

**JUNTA DEPARTAMENTAL  
DE RÍO NEGRO**



**ACTA N° 62**

**Sesión Ordinaria de fecha 12/04/2007**

## ACTA N° 62

En Fray Bentos, a los doce días del mes de abril del año 2007 y siendo la hora veinte celebra reunión ORDINARIA la Junta Departamental de Río Negro.

### TEXTO DE LA CITACIÓN:

“La Junta Departamental de Río Negro se reúne el día **JUEVES 12 de ABRIL**, a la **HORA 20:00**, en sesión **ORDINARIA**, a efectos de considerar lo siguiente:

- 1) Aprobación **ACTAS N°s. 60 y 61** de fechas 22/03/07 y 29/03/07 respectivamente.-
- 2) **MEDIA HORA PREVIA.-**
- 3) **ASUNTOS ENTRADOS.-**

### ORDEN DEL DIA

1. **Inf. Com. de Asistencia Social.-** Asuntos para archivo.- (Rep.N° 314).-
2. **Inf. Com. de Asistencia Social.-** Asuntos para archivo.- (Rep. N° 315).-

Fray Bentos, 10 de abril de 2007.-

**EL SECRETARIO**”

### ASISTENCIA

**Preside:** Edil señor Hugo Amaral.

**Asisten:** los siguientes señores Ediles:

TITULARES: maestra Élica Santisteban, escribano Pablo Delgrosso, ingeniero agrónomo Jorge Gallo, maestro Fernando Quintana, Edén Picart, Carlos Lizuaín, profesor Jorge Picart, Bruno Danzov, Mario Long, arquitecta Patricia Solari, Francisco Faig, profesora María Lila Indarte, Jorge Garmendia, Washington Cordatti, Sergio Milesi, profesora Gladys Fernández, doctor Álvaro Debali, Isidro Medina, maestra Daniela Maquieira, José Luis Almirón, Luis Massey, Edison Krasovski, Ervin González, Humberto Brun, Irma Lust y Víctor Rodríguez.

SUPLENTE: Roberto Bizoza (c).

Durante el transcurso de la sesión ingresan a sala los Ediles titulares Jorge Burgos (20:10'), Gustavo Alvez (20:10') y profesora Beatriz Castillo (20:42').

**Faltan:** CON LICENCIA: Ingeniero agrónomo Jorge Firpo.

CON AVISO: escribano Samuel Bradford.

**Invitados:** Sr. Intendente Municipal de Río Negro, doctor Omar Lafluf; Secretario General, escribano Carlos María Mazzilli; Secretario Ejecutivo, arquitecto Guillermo Bordoli; Director del Departamento de Planificación y Obras, arquitecto Gonzalo Lazcano; Director del Departamento de Hacienda, contador Daniel Mela; arquitectas Marianela Levín e Ivonne Majul; Directora del Departamento de Cultura, maestra Beatriz Espina; Director del Departamento de Políticas Sociales, maestro Ruben Di Giovanni; Director del Departamento de Higiene, doctor Daniel Cúneo; Director del Departamento de Tránsito, don Gerardo Gasaniga.

**Secretaría:** Ariel Gerfauo (Secretario General) y José Requiterena (Tesorero General).

**Taquígrafos:** Mabel Casal, Marcelo Sartori, Marcia Matera y Tania Massey.

SR. PRESIDENTE. Buenas noches, señores Ediles. Estando en hora y en número damos comienzo a la sesión ordinaria correspondiente al día jueves 12 de abril.

### **APROBACIÓN DE ACTAS**

Como primer punto pasamos a la aprobación de las actas N°s. 60 y 61, de fechas 22/03/07 y 29/03/07, respectivamente. Los que están por la afirmativa se sirven manifestarlo levantando la mano. Aprobado, unanimidad (veintiocho votos).

Pasamos ahora a

### **INFORMES DE PRESIDENCIA**

Según el resultado final del sumario que se realizara a la funcionaria señora Nelly Carmona, con copia que está en las bancadas, la Mesa va a proponer un Proyecto de Resolución que también está en las bancadas pero vamos a leerlo para que el Cuerpo adopte la resolución correspondiente. (Procede a su lectura).

Este es el Proyecto de Resolución que está a consideración de los señores Ediles y que -repito- ya estaba en conocimiento de las bancadas respectivas, tanto el informe del doctor Rogelio González, que culminó, y este Proyecto de Resolución que pongo a consideración de los señores Ediles para votarlo tal cual lo he leído en esta oportunidad. Los que están por la afirmativa se sirven manifestarlo. Aprobado, mayoría (veinticinco votos en veintiocho).

En consecuencia, **RESOLUCIÓN N° 102/007**

**VISTO:** Las actuaciones seguidas en el sumario administrativo determinado el día 23/11/2006 por resolución 74/2006, a la funcionaria Nelly Carmona, que culminan con el informe final presentado por el Instructor Sumariante Dr. Rogelio González;-----

**RESULTANDO: I)** Que se observaron rigurosamente los plazos y requisitos procedimentales exigidos para la sustanciación del mismo, respetándose las garantías del debido proceso;-----

**RESULTANDO: II)** Que la sumariada, fue suspendida preventivamente con retención de medios sueldos;-----

**RESULTANDO: III)** Que cumplida la suspensión preventiva, la funcionaria sumariada, se reintegró a sus tareas en la Corporación, el día 5/3/07;-----

**CONSIDERANDO: I)** Que se entiende probado, que la referida funcionaria incurrió en dos faltas administrativas a sus deberes funcionales, catalogadas como intermedias, a saber lo establecido en el art. 67 literal b numeral 6 y numeral 19 del estatuto del Funcionario Municipal;-----

**CONSIDERANDO: II)** Que por dicha conducta y en ejercicio de las potestades constitucionales y legales que esta Corporación posee, corresponde adoptar resolución y atribuir la sanción correspondiente atento al tenor de las faltas cometidas;-----

**ATENTO:** A lo establecido precedentemente;-----

### **LA JUNTA DEPARTAMENTAL DE RIO NEGRO**

#### **R E S U E L V E:**

- 1º) Aplicar como sanción a la funcionaria NELLY CARMONA, la suspensión por el término de 90 días, con la correspondiente retención de haberes.-----
- 2º) Tomar como cumplida la suspensión en virtud de la provisoria ya verificada.-----
- 3º) Retener durante los próximos tres meses el restante 50% de los salarios, a los efectos del fiel cumplimiento de la sanción que se impone.-----
- 4º) Se efectúen las anotaciones y comunicaciones legalmente establecidas.-----

SR. PRESIDENTE. Pasamos ahora a poner a consideración el oficio N° 650/2007 del señor Intendente Municipal, quien de acuerdo al Artículo 268° de la Constitución solicita una licencia por impedimento temporal. Es el oficio N° 650 -repito- que también está en las bancadas de los distintos sectores. Ponemos a consideración la solicitud del señor Intendente. Los que están por la afirmativa se sirven manifestarlo levantando la mano. Aprobada, mayoría (veintiocho votos en veintinueve).

Necesito ahora que uno de los integrantes de la Comisión de Asuntos Internos pida la palabra a los efectos de poner a consideración del Plenario una resolución que ha sido adoptada por dicha Comisión.

- **Inf. Com. de Asuntos Internos.**- Donación fotocopiadora a Hospital de la ciudad de Young. (Rep. N° 318).-

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la Edila maestra Élica Santisteban.

MTRA. ÉLIDA SANTISTEBAN. Gracias, señor Presidente.

Voy a mocionar para que el Repartido N° 318 sea aprobado tal cual viene de Comisión de Asuntos Internos y se actúe en consecuencia.

SR. PRESIDENTE. Hay moción de la Edila señora Santisteban de aprobar el Repartido N° 318 tal cual viene de la Comisión de Asuntos Internos y proceder en consecuencia. Está a consideración. Aprobado, unanimidad (veintiocho votos).

Otro informe de Presidencia es que en el día de ayer los tres Coordinadores de Bancada y quien habla concurrimos a la ciudad de Montevideo a la firma del convenio con el señor Presidente de la Cámara de Representantes, el diputado Pintado, por el cual la Junta Departamental había autorizado a la Mesa para suscribir dicho convenio, lo cual se efectivizó en el día de ayer.

Dicho convenio, que también está para conocimiento de ustedes en bancada y van a tener la fotocopia de lo que se firmó ayer, es sobre el tema “Produciendo ciudadanía”. El concurso se va a realizar a nivel escolar entre alumnos de quinto y sexto año de escuela. Este convenio quedó rubricado y corresponde ahora a esta Junta Departamental instrumentar dicho concurso a los efectos de realizarlo para que en el mes de octubre los alumnos ganadores del mismo puedan participar en Montevideo de una jornada. A su vez se va a elegir el mejor trabajo entre noventa y nueve y al día siguiente va a haber una correccaminata organizada por el Comité Olímpico Uruguayo y otras instituciones a los efectos de recaudar fondos, los cuales van a ser distribuidos entre las escuelas que participen en esas jornadas en Montevideo.

La comisión respectiva lo va a tener que instrumentar, pero creo que es muy importante lo que hemos firmado en el día de ayer, más allá de que van a tener las copias en las respectivas bancadas.

Tiene la palabra el Edil ingeniero Jorge Gallo.

ING. AGR. JORGE GALLO. Gracias, señor Presidente.

Es para solicitar que se pueda dar trámite a todo lo actuado en este momento en esta noche sin la previa aprobación del acta.

SR. PRESIDENTE. Está a consideración de los señores Ediles la moción del Edil ingeniero Gallo de dar trámite a todo lo actuado esta noche sin la previa aprobación del acta. Los que están de acuerdo con la misma se sirven manifestarlo. Aprobada, unanimidad (veintiocho votos).

A continuación voy a solicitar al Cuerpo si lo entiende pertinente votar pasar a régimen de Comisión General y realizar un cuarto intermedio hasta la hora 20:30 para

recibir al señor Intendente Municipal. Los que están por la afirmativa se sirven manifestarlo levantando la mano. Aprobado, unanimidad (veintiocho votos).

A las 20:30 reiniciamos la sesión pasando a funcionar en régimen de Comisión General.

(Finalizado el cuarto intermedio los señores Ediles retornan a Sala, ingresando el señor Intendente Municipal de Río Negro y su cuerpo de asesores).

SR. PRESIDENTE. Habiendo finalizado el cuarto intermedio retomamos la sesión recibiendo en Sala al señor Intendente Municipal, doctor Omar Lafluf, de acuerdo a lo que se había coordinado con el Ejecutivo Departamental para hablar sobre puntos que se habían enviado desde Presidencia y Secretaría de esta Junta Departamental. Por lo tanto se hace presente hoy en Sala el señor Intendente Municipal y lo recibimos.

Tiene la palabra el señor Intendente Municipal de Río Negro.

SR. INTENDENTE MUNICIPAL. Buenas noches a todos. Muchas gracias por recibirnos en Sala.

Hemos pedido para venir en el día de hoy, aunque quizás no fue el día más indicado a raíz del adelanto que hemos tenido en nuestro viaje a España junto a otro grupo de Intendentes. Pero nos habíamos comprometido a venir y así lo hemos hecho, para tratar algunos de los temas que nos han hecho llegar referidos a algunos planteos que se habían realizado en esta Junta Departamental. Quisimos venir, aparte de lo que podamos contestar por escrito, a dar las explicaciones que podamos junto a nuestros asesores en cuatro temas principales.

El primero de los temas es todos los “Convenios firmados por esta Administración hasta la fecha con Ministerios, empresas privadas o instituciones”.

El segundo tema es referido a “En qué etapa se encuentra el proyecto de transformación de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos”(mm)/ con tres puntos específicos, qué servicios se piensan incorporar, cuáles son las mejoras proyectadas y si existe una investigación de mercado que fundamente la propuesta. El tercer punto, “Estado de las calles del departamento y caminería rural” a lo cual nosotros agregamos la parte de iluminación. Y el cuarto punto, “La situación del Abasto de Young.”

Yendo en orden, el primer punto que son los convenios firmados con las Instituciones, Ministerios, empresas privadas, nosotros hemos traído para cada una de las bancadas el listado de todos los convenios firmados y contratos y lo hicimos de los tres años: el año 2005, el año 2006 y lo que va del año 2007 para que después cada uno de los señores Ediles que precise un convenio o un contrato determinado, nos lo pida específicamente para no hacer fotocopias de todos los contratos y convenios que tenemos, que son unos cuantos. Hemos incluido todos, los que estaban firmados más los nuevos que se han firmado. Así que, si en eso se queda conforme con el planteo, es lo que queríamos plantear hoy, dejarles el listado de todos y cada uno de los convenios y contratos.

Con respecto al segundo punto, que es la transformación de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos, simplemente voy a hacer una introducción en el tema y luego

al final, cada uno de los asesores abordará el tema específico del desarrollo de esta licitación o concesión de obra que hemos hecho para el usufructo de la Terminal de Ómnibus.

Teníamos un tema que era importante para nosotros en la campaña electoral que era la Terminal de Ómnibus de Young, en donde no existe una terminal, que quizás no tenga que pensarse en una terminal de ómnibus tremendamente importante, más que nada una parada con servicios como dice el Ministro de Transporte y Obras Públicas. Realmente es una situación muy difícil porque además, todos los ómnibus estacionan sobre Ruta N° 3 porque es el pasaje de las líneas. Pero a su vez, después tenemos todo el resto de los ómnibus dentro del propio departamento, que cada uno tiene su parada o en algún bar o en algún lugar donde puedan tener casi, casi su central.

En el tema de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos y a raíz del crecimiento tan importante que hemos tenido aquí, sin duda que han aumentado muchísimo las frecuencias de ómnibus. Precisamos un lugar que brinde, aparte de lo que es el estacionamiento y las agencias de las respectivas líneas de ómnibus, un lugar que pudiera ser transformado en un pequeño shopping o centro comercial importante, aparte de lo que es la propia terminal como terminal. En base a eso fue que empezamos a ver de qué forma podíamos llegar a acordar con algún emprendimiento privado que pudiera transformarse esa terminal en un centro comercial aparte de la terminal. Quizás ustedes me hayan escuchado hablar de que tenía pensado que el lugar del Corralón era un excelente lugar para hacer un shopping o centro comercial y cuando empezamos a manejar la idea, los que estaban interesados en invertir dijeron que era posible hacer una inversión en un centro comercial pero que necesariamente tenía que estar la terminal de ómnibus junto con ese centro comercial o shopping. En base a eso fue que pensamos que lo mejor era ver de qué forma se podía negociar o buscar un acuerdo por la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos. La terminal de ómnibus tiene otro componente que no es menor y que hoy por hoy la mayoría de los espacios que tiene la terminal están siendo ocupados o por oficinas nuestras -Municipales- o por oficinas de otros Institutos oficiales, organizaciones como puede ser el Instituto Nacional de Colonización o cualquier otra oficina que realmente, como actividad empresarial aporta poco a las arcas municipales. Por eso fue que salimos a buscar algún proyecto de inversión para la terminal. Se hizo un pliego de licitación, se pusieron las condiciones que nosotros creíamos que había que hacerlo, luego de un trabajo que hizo un equipo de técnicos nuestros, integrado por varias disciplinas vinculadas a lo que es la actividad de una terminal de ómnibus y un centro comercial. Sí tuvimos de parte de un empresario claramente establecido, que en realidad el crecimiento de Fray Bentos es importante -es muy importante- pero que tampoco daba para hacer -por ahora, por lo menos- un shopping. Se podía hacer un centro comercial interesante, importante con muchas empresas pero que no daba para hacer una inversión en cualquier lugar que fuera, teniendo la terminal de ómnibus que superara el millón, el millón trescientos mil dólares para plantear la recuperación de esa inversión en no menos de quince años. En base a eso descartamos la posibilidad de un gran shopping y nos encarrilamos a presentar una licitación pensando en algo similar a eso. Ése es el fundamento por el cual salimos a buscar inversores para realizar esta transformación de la terminal de ómnibus. Y éste es el fundamento político de por qué salimos a hacer esto. Luego el arquitecto Lazcano hará la exposición referida al detalle de cómo es la búsqueda de los inversores, qué se les está proponiendo, qué exigencias se les está poniendo para que ustedes puedan preguntar lo que consideren importante.

El tercer tema que se nos plantea, es el estado de las calles del departamento y de la caminería rural, a lo cual voy a hacer una presentación del tema y posteriormente el arquitecto Bordoli hará el desarrollo exhaustivo de estos dos temas, que para nosotros son importantes y al cual le hemos agregado el tema de iluminación a nivel departamental.

De cualquier forma, nosotros hemos traído un resumen para dejarle a la Junta Departamental sobre la vialidad urbana, la vialidad rural y el alumbrado público del departamento, donde está detallado qué es lo que se ha hecho, qué es lo que se tiene previsto realizar ahora, en el correr de este año. Pero éste es un tema que necesariamente tiene que tener un abordaje mucho más amplio que lo que puede ser explicitar acá por ejemplo, el proyecto de la terminal o explicar acá los convenios firmados con Instituciones o mismo el cuarto punto, que es el Abasto de Young. ¿Por qué digo esto? Porque el tema de la caminería rural, la caminería departamental, las calles, la iluminación, tienen que ir necesariamente luego de una explicación de cuáles son los recursos que tenemos y en qué gastamos los recursos. Sin duda que no debe haber gobernante en el mundo que no quiera hacer más cosas. Pero hay cosas que a veces no se pueden hacer todas las que uno quiere y aquí no hay distinción política: ningún gobernante, ninguno que ocupe ningún cargo en ningún lado, quiere hacer menos simplemente porque le guste que la gente esté desconforme. Por eso es que es necesario decir y aclarar y repetir que el Gobierno se tiene que manejar con los recursos que tiene y con esos recursos que tiene, debe atender todas las cosas que hay en el departamento. Y esto no es un privilegio de este Gobierno ni de este Intendente. Esto ha sido lo que han hecho todos los Gobiernos departamentales anteriores y los Gobiernos nacionales. Ninguno asumió el Gobierno ni Departamental ni Nacional para sacarse las ganas de poder hacer menos de lo que puede, simplemente para que la gente pase mal. Y los recursos son limitados y los recursos no alcanzan. Pero no alcanzan porque tenemos que atender todo el departamento. Y si hay algo que creemos haberle puesto una impronta, es en que estamos atendiendo todo el departamento pero no solamente en la vialidad rural, en las calles, en la iluminación, sino que tenemos otros compromisos que hemos asumido y que no los hacemos nosotros a partir del 7 de julio de 2005, sino que también lo hicieron los otros Gobiernos departamentales que nos antecedieron y por lo menos digo de la salida de la dictadura en adelante. Siempre los Gobiernos departamentales nos hemos tenido que hacer cargo de muchísimas cosas que no deberíamos hacerlo porque le correspondió, le corresponde y le va a seguir correspondiendo al Gobierno Nacional. (tm)/ El problema es que si los gobiernos departamentales no lo hacemos, no lo hace nadie. Y yo digo esto porque es así; no tengan ninguna duda que nos encantaría podernos dedicar únicamente a nuestro deber municipal, sólo municipal, no a la salud, no a la educación, no a la cultura, no a la vivienda, no al deporte. Y cuando digo esto, lo digo absolutamente convencido, porque les puedo acercar lo que gastamos en el año 2006, en cosas que no nos corresponden, pero que hay que hacerlas y que no las hace solamente esta Intendencia, las hacen las 19 Intendencias del país. Y hace muy pocos días el Intendente Pintos y el Intendente Giachetto, de Paysandú y Florida, en una reunión con dirigentes del gobierno nacional, expresaron que estábamos peleando con escarbadiantes, porque nos teníamos que hacer cargo de muchísimas cosas que no nos corresponden hacerlas.

En el año 2006, esta Intendencia gastó en políticas sociales, educativas, culturales, deportivas, becas, salud, casi \$ 8.000.000. Ocho millones de pesos significa

más del 50% del Fondo de Desarrollo del Interior. Entonces no es poca cosa, pero también hay que entender que lo tenemos que hacer, que no tenemos otra solución, porque la gente no tiene otra solución. Y vuelvo a repetir que no es un problema de esta Administración Nacional; pasó siempre, pero tenemos que entender que es así y tenemos que saber que es así.

Cuando manejamos, y hay que manejarlo también, porque los recursos que manejamos en el departamento son recursos departamentales y recursos nacionales, yo quiero que quede claro que los recursos nacionales son recursos establecidos en la reforma constitucional del año 96 y que, por lo tanto, desde ese momento los recursos nacionales están establecidos en la Constitución; no depende de los gobiernos dar más o dar menos; esos recursos son recursos establecidos en la Constitución de la República, que nos corresponden a los gobiernos departamentales.

Pero también es cierto que los gobiernos departamentales hemos pasado a depender de los gobiernos nacionales -no solamente de este sino de los anteriores- en la medida de que fuimos perdiendo autonomía financiera. Pero no la perdimos porque quisieron los gobiernos departamentales, sino que por algunas políticas nacionales se fue perdiendo la recaudación propia de los municipios.

Cuando se rebajó la Contribución Inmobiliaria Rural en casi un 20%, el gobierno nacional dijo “les vamos a compensar esa partida con una partida de origen nacional”, como si fuera un regalo que hacía el gobierno nacional, cuando en realidad esos eran recursos propios de los municipios. Cuando se rebajó del 3% la comercialización de semovientes al 1%, se dijo “se les va a dar una partida de origen nacional”, y volvimos a perder autonomía financiera. Cuando se hizo la exoneración de la Contribución Inmobiliaria Rural a la forestación, se dijo “les vamos a compensar con una partida de origen nacional”, y se volvió a perder autonomía financiera. Y cuando en la dictadura se exoneraron las represas hidroeléctricas y los espejos de agua, las represas hidroeléctricas también a compensar, se volvió a perder autonomía financiera. Entonces a veces cuando en el Congreso de Intendente, algún Intendente –y de mi partido- dice que, por ejemplo, cuando se votó la Ley de Tránsito perdíamos autonomía, la autonomía la empezamos a perder acá, cuando se nos empezó a restar los recursos de recaudación genuina. Por eso hoy estamos, y cerramos el 2006, con un 55% de recursos departamentales y un 45% de origen nacional, cuando hace muchos años atrás era absolutamente diferente; la participación del gobierno nacional era muchísimo menor, pero porque los gobiernos recaudábamos los dineros y los recursos que nos corresponde recaudar, porque son recursos nuestros, a pesar de que en el caso de la Contribución Rural lo fije el gobierno nacional.

Y lo mismo pasa con el Fondo de Desarrollo del Interior. El Fondo de Desarrollo del Interior, establecido en la Constitución del 96, el artículo 298, dice que son fondos de desarrollo del interior, y como fondos de desarrollo del interior no pudimos ganar la pelea en esta comisión sectorial de este año, de que los recursos que no se usaran en un año, al ser un fondo, quedaran para ser usados al año siguiente. La Oficina de Planeamiento y Presupuesto entendió que lo que no se usa un año, se pierde y va a Rentas Generales, cuando en realidad si está establecido en la Constitución y se dice que es un fondo de desarrollo del interior, no puede tener otro destino que no sea el desarrollo del interior. Y en ese Fondo de Desarrollo del Interior ustedes saben –yo ya lo he dicho acá- hay un 25% que lo usan directamente las Intendencias, y hay un 75%

que lo usan los Ministerios, que estamos peleando para saber en qué se gasta por parte de los Ministerios, destinado al desarrollo del interior, porque el fondo es para eso.

También es bueno decir que las Intendencias, en este período, nos hemos comprometido con el gobierno nacional a cumplir determinados compromisos de gestión, y está muy bien que así sea, para poder recibir los recursos de origen nacional. Está muy bien que se les exija a los gobiernos departamentales el cumplimiento de determinadas cosas; por ejemplo, la información financiera cada seis meses, de la situación de cada una de las Intendencias; el tema de la página Web y también dos compromisos más, vinculados a la propia gestión municipal.

Cuando nosotros negociamos en el Parlamento el porcentaje que nos iba a tocar a los 19 gobiernos departamentales, se negoció un 3,33% del total de ingresos del país; por lo tanto, en la medida que la recaudación a nivel nacional ha aumentado en forma muy importante, ese 3,33% pasa a ser una mayor cantidad de dinero, pero está establecido en la negociación y está puesto en el Presupuesto Nacional, que ese 3,33 le corresponde a las Intendencias. ¿Y cómo se distribuye ese 3,33; esos recursos? Se distribuyen por territorio, por población, por índice de pobreza y por la inversa del PBI departamental. Distribuir por la inversa del PBI puede ser solidario y en determinado momento puede ser justo, en la medida en que se dice “el que tiene el menor PBI supuestamente es el departamento más pobre, que tiene menos dinámica económica y todo lo demás”. Pero también es cierto, y nosotros lo sufrimos acá, que para lograr un desarrollo económico y aumentar el producto bruto interno del departamento, hay que hacer inversiones, y el departamento, el gobierno, tienen que hacer inversiones. (mc)/

Por lo tanto se transforma en una injusticia, cuanto más gastas para que el departamento crezca, para que haya más mano de obra, para que se dinamice la economía y mejore la calidad de vida de la gente, menos dinero se recibe.

Hoy olvidé decirles que cuando hicimos un estudio sobre lo que significa en Río Negro el comparativo, si estuviéramos cobrando el tres por ciento a la comercialización de ganado, comparado con el uno por ciento que estamos cobrando más lo que supuestamente nos viene del Gobierno Nacional, estamos perdiendo trece millones de pesos por año si hoy estuviésemos cobrando el tres por ciento a la comercialización de ganado con los precios que –por supuesto- tiene hoy el ganado a nivel del país.

Cuando dije hoy en qué gastábamos y dije lo que se había gastado en el año 2006 en cosas que supuestamente no nos deberían corresponder, tenemos que nombrar las cosas y tenemos que decir que nosotros trabajamos en todos los niveles, desde el arreglo de la mayoría de las escuelas en prácticamente todo el departamento, en el aporte al transporte de los estudiantes de las zonas rurales, en personal de servicio para los liceos, para las UTU, equipamientos en muchísimos casos; y quiero dar un ejemplo nada más, el año pasado y ahora se vuelve a repetir, el año pasado los ayudamos a que los muchachos de la Escuela Agraria pudieran hacer el año curricular, la práctica de lechería del año curricular, visitando los tambos porque no tenían los recursos para poder visitar los tambos y hacer la práctica de la Escuela Agraria en lechería y hacer un año curricular en una Escuela Agraria en lechería únicamente teórico, es absolutamente una aberración pedagógica y este año volvimos a recibir el mismo planteo de la Escuela.

Las becas de los estudiantes para Paysandú, para Salto, los hogares estudiantiles en Fray Bentos, Montevideo, en Young, el apoyo en alimentos a los CAIF, los merenderos, por ejemplo, no lo hacemos nosotros, se venía haciendo desde siempre, se hacen tres mil kilómetros por mes para distribuir los maestros y los chicos en todo el interior rural los lunes y viernes; el acceso a la informática, en especial los telecentros, los CASI hemos hecho en acuerdo con ANTEL, donde nosotros ponemos los locales, los docentes; la cantidad de docentes que tenemos en actividades culturales, deportivas.

En el tema de la salud todas las policlínicas rurales, todas las policlínicas barriales donde ponemos edificio, donde en el área del interior rural ponemos las ambulancias, el traslado de los médicos una o dos veces por semana, y Uds. también son concientes porque entre los dos solucionamos –por ejemplo- el tema del traslado de los enfermos que se dializan en la ciudad de Mercedes, las policlínicas odontológicas que las inició el doctor Carminatti en el primer período y nosotros lo que hemos hecho ha sido mantenerlas, mejorarlas, poner algún otro equipo en algún pueblo que tenía muy poco.

En el tema del deporte ya dije el caso de los docentes, pero además en equipamiento; en las plazas de deporte, que ahora se anuncia que van a ser más respaldadas desde el Ministerio; el apoyo a los deportistas, ayer me visitó Joe Reboledo, medalla de oro, para ver si podemos conseguirle un bote para poder competir mejor, Stefania Soryez, Andrés Etchazarreta y podríamos seguir numerando una cantidad de cosas.

Yo quería decir esto para llegar a por qué a veces los recursos no los podemos destinar todos a las cosas que la población nos demanda prioritariamente, como pueden ser las calles, la iluminación o la caminería rural; y en el caso de la caminería rural estamos librando una batalla muy grande, antes de ayer hablaba con el Ministro Mujica, por la guía de tránsito forestal, de transporte forestal, que la aprobamos a nivel del Congreso de Intendentes y que está yendo al Parlamento, que tenemos una oposición total de la Asociación de Productores Forestales, no con el monto –que estaríamos dispuestos a discutir- sino con la filosofía de la propia guía, donde están ofreciendo ahora pagar la contribución inmobiliaria rural; el pagar la contribución inmobiliaria rural a esta altura del partido sirve de muy poco, en la medida que no se logre reaforar y ponerle el valor -no digo real- a una hectárea de campo para poder recaudar sobre la alícuota que se le aplica al valor de la hectárea, va a ser muy difícil poder obtener el recurso para poder hacer la caminería, hoy una hectárea de campo paga por año sesenta y seis o sesenta y siete pesos uruguayos.

El valor ficto que tenemos para aplicar la alícuota que fija el Poder Ejecutivo es de ciento noventa y dos dólares la hectárea, cuando hoy no hay campo que no valga menos de por lo menos mil trescientos a mil quinientos dólares la hectárea, nosotros no estamos plantearlo ni siquiera llevarlo al doble al afuera de ciento noventa y dos dólares, simplemente le pedimos al Ministro de Economía que lo llevara un poquito más de lo que está, un cincuenta por ciento más, a menos de trescientos dólares la hectárea, eso significaría a nivel de los departamentos una recaudación muy importante, por eso es que a los Gobiernos Municipales no nos sirve que las forestales en vez de pagar la guía de tránsito forestal, de transporte forestal, paguen la contribución inmobiliaria rural.

Y creo que acá todos estamos en el sistema político, todos somos políticos, porque el país lo maneja el sistema político y tenemos que entender, algunos pertenecientes al Gobierno Nacional, otros pertenecientes al Gobierno Departamental, otros oposición en un lado o en otro y hay cosas que a veces no se pueden hacer por más buena voluntad que uno tenga, porque hay ejemplos muy concretos y muy claros, yo no tengo ninguna duda que el Ministro Astori o el Presidente Vázquez hubiesen querido de todo corazón darle un mayor aumento a los jubilados, pero no se puede, o sacarle el impuesto al gasoil y tampoco se puede, o que ANTEL tenga una tarifa más baja o a nivel nacional, pero tiene además que aportar a Rentas Generales para lograr el funcionamiento del propio Estado y del propio País.

Con esto quería explicar y decir por qué es lo que va a plantear ahora después el arquitecto Bordoli referido a qué es lo que hemos hecho en caminería, en calles, en iluminación, qué es lo que tenemos previsto para hacer ahora y por qué no hemos podido hacer un poco más, que era lo que nos hubiese gustado hacer.

Por último, referido al tema del Abasto Municipal de Young, la problemática del abasto de Young tiene dos componentes que son muy distintos; uno es el por qué nosotros queríamos y lo dijimos en la campaña electoral, poner en funcionamiento el abasto de Young, poder terminar las obras, consideramos que es una abasto, una planta de faena a la que relativamente le faltaría poco para terminarlo a pesar de que la inversión que falta es importante, pero que es una obra en la que se ha gastado mucho, se ha invertido mucho en Gobiernos anteriores y que es necesario finalizarla porque Río Negro hoy por hoy no tiene ningún abasto, ni municipal ni privado en todo el departamento.- (ms)/

Eso con respecto al por qué y a la importancia de poder finalizar las obras en el Abasto de Young.

El otro es un tema muy puntual por la discusión pública y la presencia pública del tema del Abasto de Young referido a una visita que hacen Ediles Departamentales y un medio de prensa al local del Abasto de Young.

Yo quise venir hoy quizás mucho más de por todo lo que he hablado, por este tema, a reconocer y hacerme cargo y asumir toda la responsabilidad por el desorden, por la falta de higiene que había en el Abasto de Young. Es responsabilidad exclusivamente mía. Como yo arregle después con el personal, los encargados, es otro tema, pero quise venir a decirle a la Junta Departamental que asumo toda la responsabilidad, que es cierto el desorden que había y la falta de higiene, que ahora está solucionado pero en ese momento era la realidad de lo que había; que estaba abierto, que por lo que me dicen nunca estuvo cerrado, pero está abierto en mi Administración y por lo tanto soy responsable de eso.

Quiero decir además que la presencia de las cuadrillas de Vialidad no es un hecho aislado que estén y que estaban desde antes de nuestra Administración en ese lugar, que a veces las cuadrillas de campaña se tienen que quedar, por ejemplo, en los pueblos de campaña en los Centros Comunales porque no tenemos otro lugar en donde se puedan quedar; que de acuerdo a lo que me informan tanto la arquitecta Majul como la arquitecta Levin no tenemos un inventario del año 2003, cuando se paró la obra, pero

según lo que hay y lo que está contabilizado en la documentación no faltaría nada, además lo que hay es muy difícil que se pueda extraer de ahí.

Y también quiero decir por qué pedimos por el Juzgado Letrado de Young las grabaciones de un medio de prensa, de un programa radial en Young: porque queríamos saber qué se había dicho y si en alguna medida lo que se había dicho podía aportar algo a esto que estamos tratando. No fue con ánimo de perseguir a nadie pero no teníamos otra solución que hacernos de una grabación de un programa, porque teníamos el comentario de lo que se había dicho, para ver si de ahí se podían extraer más cosas para que nos ayudaran a investigar y a ver qué era lo que estaba pasando.

Es nada más que eso. Las arquitectas Majul y Levin explicarán y darán el informe de lo que es la obra del Abasto Municipal y qué es lo que se va a hacer o qué es lo que está presentado, que es un proyecto en el Fondo Nacional de Preinversión para poder seguir con el análisis y estudio de la obra a realizar.

Eso es todo, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el arquitecto Lazcano por el primer tema que se había tratado, que era el de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos.

SR. LUIS MASSEY. ¿Me permite una interrupción?

SR. PRESIDENTE. Sí, tiene la palabra, señor Edil.

SR. LUIS MASSEY. Gracias.

Simplemente por una mecánica de trabajo lo que iba a proponer es que fuéramos viendo tema por tema. Ponemos un tema arriba de la mesa y lo terminamos, seguimos con otro y así sucesivamente.

SR. PRESIDENTE. La idea mía era proceder justamente como lo indica el Artículo 74° de nuestro Reglamento, que establece que oídas las exposiciones -o sea que tenemos que escucharlas todas- luego se solicitarán las explicaciones. Por lo tanto, como se fueron tratando todos los temas y el primero se pasó a informe del arquitecto Lazcano, pienso que la exposición debe seguir por parte del arquitecto Lazcano y después abrimos la discusión; y lo mismo pasa con la exposición que hará a continuación el arquitecto Guillermo Bordoli y luego las arquitectas Levin y Majul, posteriormente vemos las solicitudes que haya.

Tiene la palabra la Edila profesora Castillo.

PROF. BEATRIZ CASTILLO. Gracias, señor Presidente.

Antes de pasar al tema de la Terminal de Ómnibus quisiera hacer alguna pregunta respecto al primer tema, al tema "Convenios". No sé si eso se va a hacer al final de todas las exposiciones... No me queda claro.

SR. PRESIDENTE. Para respetar la mecánica que le estaba explicando al Edil Massey lo hacemos al final. Oímos todas las explicaciones y lo hacemos de esa manera.

Tiene la palabra el arquitecto Gonzalo Lazcano.

ARQ. GONZALO LAZCANO. Señor Presidente, señores Ediles. Buenas noches.

Las preguntas que se me alcanzaron para desarrollar son las siguientes: ¿En qué etapa se encuentra el Proyecto de transformación de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos? 1º) ¿Qué servicios se piensan incorporar? 2º) ¿Cuáles son las mejoras proyectadas? 3º) ¿Existe una investigación de mercado que fundamente la propuesta?

Aclaro que toda esta presentación la tengo en soporte informático e impreso... Lo aclaro para alivianar el trabajo de las taquígrafas.

*“En relación directa al Proyecto de Refuncionalización de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos, cabe expresar que el mismo se inscribe en una de las prioridades del Gobierno Departamental, que es alcanzar el desarrollo socioeconómico de nuestro departamento desde una perspectiva territorial a través de la actuación armónica de los diferentes actores sociales, productivos y el Gobierno Departamental.*

*La Intendencia Municipal de Río Negro lidera las acciones relativas a la atención de los impactos sociales y económicos generados por la instalación de la planta de celulosa de Botnia, pero -y esto se ha dicho más de una vez- no queremos ser sólo celulosa.*

*Se pretende potenciar la articulación público-privada que oriente el desarrollo social y económico departamental, buscando un Gobierno Departamental más eficaz y eficiente en el manejo de sus recursos financieros y fundamentalmente de sus recursos materiales afectados a la prestación de servicios a la comunidad, y el desarrollo de obras, teniendo como meta un Departamento de Río Negro que se desarrolle económica y socialmente mejorando la calidad de vida de su población e incrementando su integración nacional, regional e internacional.*

*En este rubro se radicó el principal interés de esta Dirección de cara a la dinámica de crecimiento explosivo a la cual se enfrenta el departamento, particularmente Fray Bentos y su zona de influencia. Se pueden destacar varias acciones que se inscriben en esta típica competencia municipal tan reclamadas desde fuera del Municipio y concretadas en esta Administración ya desde el comienzo de su gestión, como: la concreción de las ciento ocho viviendas con Botnia; la atención de inversores con apoyo y respaldo técnico-profesional; la integración de la Unidad de Gestión Territorial; la recepción y elaboración de recaudos gráficos y escritos necesarios para concretar la remodelación del aeródromo Fray Bentos, en coordinación con Aviación Civil y el Ministerio de Defensa Nacional; la articulación necesaria para la concreción de inversiones: catorce viviendas en la unidad militar Batallón Rincón de Infantería N° 9 e instalación sanitaria correspondiente a cargo también de la empresa Botnia, a cambio de alojamiento temporal de cuatrocientos de sus obreros por un período de diez meses; los estudios técnicos de evaluación para la construcción conjunta con las empresas ENCE, Botnia y con el Ministerio del Interior de una comisaría y helipuerto en Ruta 2 y 24; y específicamente los estudios técnicos previos de viabilidad para concretar una concesión de obra pública para la explotación de la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos y de la creación de un centro comercial en el mismo predio, y la concreción de una comisión técnica multidisciplinaria a cargo de la confección de los pliegos y bases para el llamado a licitación.*

*En ese sentido entonces fue que se concretaron en el mes de abril del año 2006 las siguientes acciones, que paso a leer: nota dirigida al Intendente Municipal -de lo*

que también voy a dejar copia, por supuesto-: Señor Intendente Municipal, 7 de abril de 2006. Remito a usted informe respecto de la propuesta de confeccionar un llamado a concesión para la construcción de mejoras en la Terminal de Ómnibus de Fray Bentos, explotación y mantenimiento de la misma.(mm)/ La empresa Lecueder facilitó los pliegos del llamado a licitación para la Intendencia de Soriano para su terminal, de la Intendencia Municipal de Salto para su terminal y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la Terminal Tres Cruces. Los tres pliegos, aportan elementos valiosos a tener en cuenta pero la realidad local exige un estudio específico por parte de nuestros asesores legales. La concesión de por sí nos permite financiar la inversión que se visualiza como necesaria para mejorar la calidad de los servicios, que es otro de los objetivos buscados sino el principal en la utilización de esta herramienta. Hay muchos elementos relacionados a la concesión del uso de la Terminal Fray Bentos, en principio todos los relacionados a los estudios de factibilidad y estudio de demanda y en ese sentido expresamos: **FACTIBILIDAD LEGAL:** Existe el marco legal que habilita el uso de este instrumento y por otro lado, existe experiencia en la propia Intendencia Municipal al respecto. **FACTIBILIDAD TÉCNICA:** Se reitera lo expresado sobre el ítem anterior, advirtiendo que el know how en esto lo poseen las empresas que en nuestro país han estado relacionados a las temáticas, las que se han presentado y las que han sido adjudicatarias de los diversos llamados que en nuestro país se han efectuado. **ESTUDIO DE DEMANDA:** Debemos decir que no se han realizado estudios por parte de la Intendencia Municipal pero suponemos que la empresa que ha realizado la propuesta y las potencialmente interesadas en el llamado correspondiente, estudiarán la demanda y concretarán sus propias evaluaciones. Respecto del análisis de riesgo para la Intendencia Municipal, se puede expresar que: A) Los riesgos políticos o el error en la definición del negocio o por fracaso del concesionario. Si estos extremos resultan correctamente ponderados y analizados en todo el proceso de la licitación, incluyendo la etapa de operación, se minimizarán y hasta puede desaparecer. B) Riesgos para el concesionario. El concesionario asume la mayoría de los riesgos que se visualizan a priori, dato que se tendría que tener especialmente en cuenta al diseñar el llamado correspondiente. Sus riesgos, parten de la necesidad de concretar una inversión importante al inicio de la explotación de un estudio adecuado y detallado de los costos de operación, de un estudio adecuado de los costos financieros, inversión que se amortizara en un período que dependerá de la demanda real, del mercado real y de su eficiencia en la explotación, sin olvidar lo mencionado en referencia a los estudios de demanda. Es conveniente hacer ver que en esta propuesta intervienen varios actores además de la Intendencia, a saber: El propio concesionario, que en general es el que identifica y el que absorbe las responsabilidades de la adjudicación y su gestión. El constructor, que toma a su cargo las obras necesarias exigidas en el llamado correspondiente y que posee la idoneidad en su tema. El agente financiero, que asumirá sus propios riesgos en relación al análisis patrimonial de los patrocinadores, en relación al análisis del proyecto y en forma especial, al análisis del proyecto frente a crisis o emergencias. Las fases de implementación de la concesión son: 1º) La propuesta, ya concretada una iniciativa de generación privada aún sin formalizar debidamente. De todas maneras esta etapa se puede obviar, con el interés municipal de llevarla adelante pero transformando la iniciativa privada en una iniciativa pública. No se observan problemas en relación a este cambio por cuanto se comparten los objetivos buscados. 2º) La formulación de la concesión. Aquí sugiero establecer tres instancias netas: A) Una primera reunión entre los asesores municipales

*involucrados en la temática: Hacienda, Jurídico Notarial -es imprescindible que se integren escribano y abogado- Servicios Municipales, Planificación. B) Una segunda reunión con los proponentes, a efectos de focalizar su propuesta de manera de evitar posibles desfases en el llamado a licitación. En la misma se deberán profundizar en la delimitación de aspectos de arquitectura e ingeniería de las obras y en la definición del esquema operacional de la concesión. De esta manera garantizamos una tercera etapa en la que se deberá definir el prospecto de negocio; si vamos a hacer precalificación, cómo se va a diseñar la estructura tarifaria, el plazo de la concesión, posibles subsidios, cómo se va a calificar la oferta técnica, qué pasa si se concreta rentabilidad extraordinaria, la calificación de otros servicios, consideraciones ambientales, sanciones, multas, seguros, garantías, mecanismos de actualización y ajuste, condiciones para la suspensión, traspaso y/o extinción de la concesión, término anticipado del contrato y resolución de conflictos, etc. La tercera fase: El procedimiento licitatorio, que deberá concretar la confección de las bases, pliegos de la concesión. Lo concerniente a la aclaración de pliegos, a la apertura, evaluación de ofertas y adjudicación correspondiente.” Aclaro que en esta etapa es en la que estamos actualmente, en el procedimiento licitatorio. “La cuarta, la construcción para la que deberá estar especialmente determinada plazos de inicio, de finalización, multas en caso de incumplimientos, etc. La quinta, la fase de operación. En esta etapa, hay que tener especial cuidado porque conjuntamente con la implementación de ella, se deberían desarrollar las tareas de contralor y supervisión municipal establecidas en los pliegos, extremos éstos que en otras concesiones no se ha puesto el debido énfasis. Sexto, posibles excepciones y/o ampliaciones. Estudios de estos casos y de las condiciones a establecer frente a ellos. Resumiendo y concluyendo, se propone conformar de inmediato una Comisión de estudio que se ocupe de las instancias puntualizadas, sin perjuicio de la opinión que a esos efectos aporte el Departamento Jurídico. La citada comisión debería estar liderada por un asesor legal, con responsabilidad directa sobre el resultado, producto de su gestión, encargada de coordinar con los otros asesores municipales con todo el apoyo del Ejecutivo para lograr la participación de éstos asesores municipales. De esta manera, garantizamos que se cumplan las etapas detalladas en tiempo y forma y respondemos a la iniciativa privada eficazmente. Firmaba como Director de Planificación, a lo que el señor Intendente resolvió: agendar reunión con la participación de Dr. Nocerino, Héctor Tebot como coordinador del equipo, Gonzalo Lazcano, arquitecto Bordoli y la economista Laura Zunino, que en su momento estaba trabajando con nosotros en la Intendencia. El señor Intendente resolvió entonces, conformar ese equipo técnico de trabajo y entendimos entonces que debíamos de ser capaces de responder con proyectos y acciones a los desafíos del crecimiento urbano proponiendo un proyecto de pliego, regulador del llamado a licitación. Se trata de un juego democrático de manifestación y acción concreta, del cual deberá surgir un proyecto legitimado por los actores y autores siendo éstos, el Gobierno Municipal como agente que inicia el proceso a través de la acción coordinada entre sus diversas instancias. El sector empresarial, en la inversión en tecnología, en la búsqueda de consolidación de las estructuras productivas, en la adopción de los riesgos que todo negocio implica y en el aporte del know how correspondiente. Y finalmente, el Gobierno Departamental como organismo de contralor y garantía frente a la población de que se cumplan todos los objetivos mencionados anteriormente. De esa manera, el trabajo del equipo técnico y de las reuniones con los inversores interesados, se llegó a la concreción del llamado a*

*licitación cuyos detalles y motivos se explican a continuación. OBJETO DE LA LICITACIÓN: Llamado a licitación pública nacional bajo el régimen de concesión de obra pública para proyecto, construcción, reforma, ampliación, explotación y mantenimiento de la Terminal de Ómnibus de transporte en la ciudad de Fray Bentos, padrones 1248, 1512, 1513 y 1514 de la manzana N° 128 de la ciudad de Fray Bentos, para líneas internacionales, nacionales y departamentales de corta, mediana y larga distancia y aquellos servicios de turismo que la Dirección Nacional de Transporte y/o la Intendencia Municipal de Río Negro consideren conveniente, por un período máximo de hasta treinta años, previa autorización de la Junta Departamental de Río Negro en cuanto al plazo en un todo de acuerdo a lo establecido en este pliego particular de condiciones. El plazo de la concesión se contabilizará a partir de la fecha en que las obras debieran terminarse según contrato. Art. 12 es la normativa aplicable a esta licitación, que no paso a detallarla. El Art.13, las condiciones relativas al oferente.” Esto sí es interesante. “Los oferentes deberán reunir las siguientes condiciones: 1°) Ser persona física legalmente capaz, con domicilio real en el país o persona jurídica legalmente constituida como empresa en el país, con domicilio legal en el mismo.(tm)/ 2°) Entregar currículum completo en la actividad comercial y/o profesional de la persona o empresa. 3°) Aceptar en forma expresa la totalidad de normas y bases aplicables a esta licitación. La Intendencia se reserva el derecho de solicitar ampliación de la información presentada, inspección y comprobación documental y/o material de lo que se imponga en la oferta al respecto”. En el artículo 4 se establecen las condiciones relativas a las ofertas y presentación de las empresa oferentes. El artículo 5° refiere al acto de apertura. El artículo 6° habla del representante de la Intendencia. “La Intendencia Municipal de Río Negro designará un representante, cuyos cometidos de contralor y fiscalización de la concesión serán explicitados en el contrato”. El artículo 7° establece qué documentos se exigen para la recepción de la propuesta. Y el artículo 8, “Ubicación general y características de la obra. La Terminal deberá construirse en el bien padrones Nos. 1248, 1512, 1513 y 1514 de la manzana 128 de la ciudad de Fray Bentos, primera sección judicial, según plano de mensura del ingeniero agrimensor. El adjudicatario construirá la totalidad de las obras correspondientes a la Terminal, que deberán estar de acuerdo con el programa de necesidades que componen estos recaudos. En la propuesta se indicarán todos los detalles correspondientes a dichas obras. Las situaciones que no se adapten a las exigencias de este pliego, darán lugar al rechazo de la oferta, sin perjuicio de lo cual podrán explicarse los motivos del apartamiento de las bases, los que podrán ser compartidos o no por la Intendencia.*

*Se establece como plazo máximo para la ejecución de las obras y habilitación de las correspondientes a la Terminal y servicios complementarios, el de 18 meses a partir de la firma del contrato definitivo y una vez disponible el predio”.*

*El artículo 9 establece el programa de necesidades, que es aquí donde están explicitadas todas las características específicas del llamado. ”Generalidades. La Terminal de Ómnibus de la ciudad de Fray Bentos tiende a dotar al usuario y a las empresas de transporte de un centro operativo que deberá contar para sus fines con técnicas avanzadas en la materia, compatibles con su función específica. A los efectos de la elaboración del proyecto se establece que el gobierno departamental hará cumplir las normas que regulan el funcionamiento y la circulación de todo tipo de omnibuses en la planta urbana de la ciudad de Fray Bentos. Se indica la cantidad de toques mensuales aproximado para enero del 2006, por empresa y tipo: 1°) entre 1200*

y 1300 toques mensuales...” y en el segundo ítem, que es un anexo que se adjuntó al llamado a licitación, se establecen los toques por empresa. O sea, se discriminaron estos 1200 toques mensuales, cuántos correspondían por empresa. *“Se completará por empresa y tipo. ¿Cómo se desprende de lo anterior? El caudal de tránsito que incidirá en la Terminal es altamente significativo. En consecuencia, el anteproyecto a realizar deberá considerar muy cuidadosamente y en forma exhaustiva el tránsito vehicular de todo tipo, que convergerá y se desplazará en parte dentro del predio de la misma. Considerando asimismo el caudal de movimiento peatonal en la Terminal y zonas aledañas, se deberá prever una ágil y eficaz corriente circulatoria en las mismas, dentro y fuera de la Terminal, así como también los espacios para un lógico deambular de un público usuario y acompañantes. En particular, la circulación de usuarios con equipajes deberá reducirse al mínimo posible, así como también los enfrentamientos entre distintas corrientes de usuarios con equipajes. Los oferentes deberán proponer un esquema para el ordenamiento del tránsito, dentro de los terrenos e instalaciones de la Terminal, así como también podrán hacerlo para la zona de influencia. La Intendencia Municipal de Río Negro, en última instancia, elegirá el proyecto, total o parcial, que más se ajuste a sus intereses, sin perjuicio de considerar el del oferente como solución definitiva. Los únicos ómnibus que tendrán acceso a la Terminal serán los correspondientes a los servicios a que se hace referencia en el artículo 7.*

*Sin perjuicio de priorizar su función de terminal de líneas de transporte, se considera como muy positivo darle al complejo multiplicidad de funciones, tanto las de alcance general urbano, como barriales, comerciales, culturales y de esparcimiento. Dentro del lineamiento del programa de necesidades el partido a adoptar es libre, pero, no obstante, deberá reflejar la dinámica funcional de la obra y, al mismo tiempo, destacar la importancia de la Terminal”.*

Como comentario, esto no está escrito en el pliego, pero les comento que se nos planteó la duda relacionada a la circulación vehicular de autos particulares y su relación y/o independencia con la circulación de taxis y remises. Creímos que condicionar previamente a los interesados, sin tener en cuenta el proyecto específico que proponen... esto es: sin considerar accesos, sentidos de circulación, separación entre distintos tipos de calidades de tránsito, peatonal, vehicular, particular, taxis, remises, y sin considerar el proyecto arquitectónico en sí, era inconveniente, por lo que se estableció que tenía que ser resuelto, y la propuesta técnica quedará sujeta a la aprobación del área específica de la Intendencia Municipal de Río Negro, que es la Dirección de Tránsito.

Continúo con el pliego: *“Si se presentasen apartamientos menores al programa de necesidades, la Intendencia considerará válida la oferta, reservándose la facultad de exigir las adecuaciones correspondientes. Se podrá aprovechar la posibilidad que ofrece el espacio libre ubicado en la esquina de 18 de Julio y Varela, para ubicación de servicios, estacionamientos, etc., y/o edificios, locales comerciales. Se podrá rediseñar el área de andenes, actualmente sobredimensionada en cantidad y dimensiones de andenes, para el funcionamiento actual y previsto de mediano plazo de la Terminal”.*

Como comentario, comparto con ustedes discusiones que tuvimos en el equipo técnico, que dicen lo siguiente: *“También se nos acercaron algunas interrogantes respecto de si la zona de preembarque y embarque serían utilizadas como filtro para las zonas de espera de corta o larga duración, a los cuales sólo puede acceder el*

*pasajero; y si es así, si el pasajero deberá salir para acceder a los restaurantes y comercios; si no es así, cómo funcionarían estas zonas de embarque y salas de espera". A modo de respuesta del equipo, se indica que "La respuesta definitiva a esta interrogante la darán los proyectistas y quedará sujeta a nuestra aprobación –la del gobierno departamental-, destacando el concepto que este sistema no es de aplicación inmediata sino que debe preverse como futura implementación una vez concretada la obra de remodelación. La zona de embarque es propiamente la zona de andenes, a los cuales tradicionalmente, en todas las terminales del mundo, acceden únicamente los pasajeros antes de abordar las unidades, siendo el sector de preembarque el espacio donde se ubicarán los controles de documentación y equipaje. Este sector de control separa la zona de circulación, sin restricciones de la zona de embarque". Lo aclaro porque es una realidad que hoy no tenemos aquí en la Terminal actual.*

*El pliego también establece lo siguiente: "Se deberá mantener en el edificio la ubicación de la biblioteca municipal, no necesariamente de la misma dimensión ni en la misma ubicación. Se evaluará la posibilidad de mantener en el área de la Terminal las oficinas de la Dirección de Turismo, con un área aproximada de cien metros cuadrados". Aclaro aquí que establecimos que eran las oficinas de la Dirección de Turismo, pensando en las oficinas municipales y pensando en que la Dirección que más tiene que ver con el funcionamiento de una terminal, justamente es la Dirección de Turismo. Por eso es que se previó esa área aproximada de cien metros cuadrados. "Se deberá coordinar con la Intendencia Municipal de Río Negro el traslado de las oficinas actualmente existentes en la Terminal, públicas y privadas, de manera de liberar el área que ellas ocupan y de minimizar el impacto de sus traslados, mudanzas, a otras ubicaciones. Respecto del terreno se adjunta plano general de ubicación, en el que se indican los sentidos de circulación en la zona perimetral y adyacentes.*

*B) Programas de necesidades de la Terminal y servicios complementarios, calzadas y espigones. Este sector deberá proyectarse al resguardo de las inclemencias del tiempo, de modo tal que el movimiento del ómnibus, el del personal de conducción y ayudantes de playa y el público usuario, estén debidamente protegidos. (mc)/*

*"Las superficies de calzada y de espigones de atraque y andenes se adecuarán a la operación simultánea mínima de cinco ómnibus.*

*Hall y circulaciones peatonales. La superficie mínima para tales fines se estima en doscientos metros cuadrados. Boleterías y depósitos de equipajes y encomiendas. Se deberá proyectar este sector en base a módulos de veinte metros cuadrados de superficie útil, la cantidad mínima total de módulos será de ocho, pudiéndose asignar a cada empresa transportista, de acuerdo con su requerimiento uno o varios módulos. Por lo expresado, se deberá considerar muy especialmente la necesaria flexibilidad, que permita tanto su agrupamiento como su ulterior subdivisión.*

*Esto se refleja y para todos Uds. que conocen la Terminal en su funcionamiento actual se refleja justamente en el volumen de tráfico que manejan cada una de las empresas, de acuerdo a la envergadura que cada una de ellas tienen, que se refleja en el espacio que necesitan para su funcionamiento.*

*Asimismo deberá considerarse la posibilidad de que un módulo sea compartido por más de una empresa, la ubicación de este sector es de fundamental importancia en lo que se refiere al movimiento peatonal del público usuario. Pusimos esto porque también hay empresas chicas que en algún momento han planteado la posibilidad de compartir, justamente para bajar sus costos y para ser eficientes porque tiene –de repente- muy pocas líneas y muy poca ocupación horaria en la totalidad de las frecuencias semanales que manejan.*

*Se deberá considerar especialmente los siguientes aspectos para el movimiento peatonal del público usuario, franca visualización desde el o los accesos peatonales, cortos recorridos, en lo posible, para el traslado de los usuarios a los sectores de espigones y andenes, la distribución de las boletería y mostradores de entrega y retiro de valijas y/o encomiendas deberá evitar el entorpecimiento del tránsito peatonal, a estos efectos el despacho de equipajes se hará exclusivamente en las oficinas que la empresa transportista tenga en la respectiva Terminal.”*

En este tema en el equipo surgieron cuatro interrogantes; primero, respecto de si contemplábamos el uso de carritos de equipajes y si implicaban áreas de aparcamiento de los mismos, se aclara que la propuesta de inclusión de este servicio queda a criterio del proyectista, quien deberá –si considera necesario- determinar los espacios y equipamientos pertinentes.

Otra interrogante que surgió en el equipo de trabajo, es la relacionada a los locales de encomiendas, cómo deberían funcionar en relación a las boleterías, a las dársenas, etcétera. En relación a ello establecimos que los locales de encomiendas no tienen relación funcional con las boleterías ni con los andenes, es por ello que en las bases no se fijan ningún requerimiento específico al respecto, no hay relación funcional entre los sectores de boleterías y los locales de encomiendas, ya que los primeros están en el sector público y las segundas en el sector de servicios y áreas complementarios, por lo tanto la vinculación espacial entre ellos queda a criterio del proyectista.

Tercera pregunta que se nos planteó en el equipo es sobre los locales de depósito de equipajes pueden tener distintas áreas, distintas superficies. Se debe mantener la superficie estipulada para depósito de equipajes, la distribución de esta superficie en uno o varios depósitos será definido también por el proyectista.

*“Sala de espera y sanitarios públicos. Salas de espera, mínimo una de cien metros cuadrados que podrá integrarse al hall. Sanitarios, mínimo veintiséis metros cuadrados incluyendo damas y caballeros. Locales cubiertos para explotación comercial, se establece como mínimo confitería con instalaciones sanitarias, kiosco, cambio de dinero, ocho locales comerciales. Los locales comerciales no podrán ser afectados a fines contrarios a la moral y a las buenas costumbres, actividades gremiales, ni religiosas, ni políticas, ni actividades riesgosas para la salud o que puedan afectar de algún modo los servicios que se presten y/o a los usuarios de los demás locales.*

*Locales de servicios oficiales para la atención al público, locales de turismo, de teléfonos, cuatro cabinas individuales distribuidas adecuadamente, resguardos para el*

*control de tránsito con alta visual sobre la calzada y espigones, sanitarios para el personal de la Terminal, para conductores y ayudantes de playa, para azafatas, empleados y personal de servicio.*

*Debe considerarse un grupo sanitario de duchas y vestuarios con superficies acordes con las prestaciones proyectadas.”*

En este tema en el equipo discutimos y no era necesario especificar sanitarios para el personal de boletería y de depósitos; ¿usarán los del público?, los demás baños son para uso exclusivo de los locales que sirven.

Entendimos que lo mejor era evaluar este tema frente a la propuesta técnica concreta, esto es, con las ofertas presentadas, aún cuando establecimos que los empleados de boleterías y de depósitos se consideran personal de la Terminal, por lo que no parecía necesario condicionar a los oferentes a proveer baterías de baños específicas. Sí en su propuesta y atendiendo las razones que fueran, sean ellas de carácter funcional, estéticas, arquitectónicas, económicas, etcétera, se plantean baños independientes, ello será evaluado oportunamente en el marco global de la propuesta analizada integralmente.

*“Servicios generales. Se preverán espacios para depósitos y talleres para elementos de mantenimiento del edificio y varios, medidores eléctricos, grupo electrógeno de emergencia, tablero general, etcétera.*

*Accesos. Accesos peatonales del público. Su cantidad queda librada al proyectista, señalando únicamente la gran importancia que se le asigna a los cortos recorridos a partir de los andenes o viceversa, evitando cruces y/o estrangulamientos.*

*El acceso del personal de servicio y maestranza. Aquí se discutió el tema relacionado a si no era necesario especificar tanque de agua y tanque de incendio, sala de máquinas, etcétera. Se resolvió que no corresponde a las bases indicar expresamente lo solicitado por cuanto estos items corresponden al diseño de las instalaciones respectivas, siendo decisión del proyectista el sistema a adoptar y al Gobierno Departamental, controlar que se cumplan las condiciones fijadas por la normativa vigente en cada rubro, en especial en aquellos que se relacionan a la seguridad.*

*Documentación a presentar. La propuesta de ejecución técnica detallará las características de las obras a realizar mediante la presentación del anteproyecto de Terminal, acompañado de las especificaciones técnicas de acuerdo con el siguiente detalle: Láminas de anteproyecto. Se presentarán las siguientes: planimetría general.”*

Aquí hay todo un detalle de la cantidad de láminas específicamente con las escalas, alzados y demás que creo que no aporta en el estudio específico, por lo que lo voy a obviar.

*“Especificaciones técnicas del anteproyecto. Se presentarán las siguientes: Memoria descriptiva arquitectónica. Deberá ser sucinta, lo más sintética posible y de una extensión máxima de seis carillas. Memoria descriptiva técnica. Se integrará con*

los siguiente elementos: planillas de locales, características de la totalidad de los materiales que se emplean, especificaciones de carpintería de todo tipo, detalles arquitectónicos y estructura resistente complementaria a los planos, instalaciones de obras sanitarias, instalaciones termo electromecánicas, planillas de aberturas. La mención de las especificaciones es enunciativa pero no limitativa, el oferente deberá detallar el tipo y especificación de los materiales a utilizar en la construcción, valorándose especialmente su calidad y durabilidad al evaluar la oferta.

*El cómputo de la superficie cubierta. Se presentará el cómputo de la superficie cubierta discriminando por pisos o niveles y el total de los edificios, como norma para efectuarlo se tendrá en cuenta que las superficies efectivas del anteproyecto, medidas en proyección horizontal se computará en cualquiera sea su altura y cerramiento, una sola vez.*

*Artículo 10º) Descripción del servicio de explotación. El servicio de explotación de la Terminal comprende las siguientes explotaciones básicas. Primero, administración, organización, coordinación y control de la circulación. Segundo, información electrónica centralizada a los usuarios con paneles, sin perjuicio de la que cada empresa proporcione en lo que hace a los servicios de lo que es titular. Tercero, sanitarios. Cuarto, salas de espera generales. Quinto, seguridad.*

*Prestaciones de emergencia. Primeros auxilios, contra incendios, etcétera. Se deberá proveer el equipamiento necesario correspondiente a las prestaciones definidas como básicas y de emergencia, los pasajeros y empresas usuarias de la Terminal no deberán pagar ningún precio adicional por estos servicios. (ms)*

*Artículo 11º) Descripción del servicio de mantenimiento integral. El servicio de mantenimiento integral comprende la ejecución de todas las operaciones destinadas a conservar la obra y los equipamientos correspondientes a las prestaciones básicas y de emergencia en perfectas condiciones de uso. Se incluirá asimismo la provisión de todos los elementos y personal necesarios para tales operaciones. Además, el mantenimiento incluye la reconstrucción de cualquier parte de la obra o de las instalaciones que sufran daños. El concesionario será responsable de la limpieza de todas las instalaciones de uso público de la Terminal en forma permanente y exigirá a los arrendatarios el mantenimiento y limpieza de los locales arrendados. Será también responsabilidad del concesionario mantener la seguridad en la totalidad de la Terminal mediante una adecuada vigilancia durante las veinticuatro horas. En los contratos de arrendamiento de los locales el concesionario podrá establecer el cobro de gastos comunes inherentes a la Terminal.*

*Artículo 12º) Características de la concesión. El plazo máximo de la concesión correspondiente a la explotación y mantenimiento de la Terminal se establece en treinta años, y éste estará en directa relación a la inversión a proponer. El adjudicatario tendrá a su cargo los costos correspondientes a la construcción de las obras, al funcionamiento y el mantenimiento de la totalidad de las instalaciones. El adjudicatario podrá cobrar a las empresas de transporte que hagan uso de la Terminal, precios por dicho concepto, los que podrán diferenciarse en función de la distancia; los mismos deberán ser fijados por la Intendencia Municipal de Río Negro a propuesta fundada del*

*concesionario. El proponente indicará el procedimiento que estime más adecuado para la percepción de dichos precios. Los mismos se ajustarán en función de la variación del precio pasajero-kilómetro fijado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se determina como precio pasajero-kilómetro base, el vigente a la fecha de apertura de la licitación. La Intendencia Municipal de Río Negro, por razones fundadas, podrá variar la fórmula de ajuste precedente. El concesionario informará trimestralmente a la Intendencia Municipal de Río Negro acerca del cumplimiento que den las empresas transportistas de sus obligaciones; en caso de atraso la Intendencia comunicará los mismos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El adjudicatario pondrá a disposición de las empresas transportistas los espacios indicados en el Artículo 9°, bajo la denominación de 'Boleterías y depósitos de equipajes y encomiendas' y presentará en su oferta el precio correspondiente, que no podrá exceder el equivalente a las cincuenta Unidades Reajustables y se ajustará por las normas legales vigentes. El adjudicatario podrá arrendar a terceros los demás locales. El plazo de contratación de los arrendamientos no podrá exceder la fecha de vencimiento de la concesión de explotación de la Terminal. Al expirar los plazos de concesión se entregarán a la Administración todos los bienes afectados al servicio que presta la obra, sean muebles o inmuebles, los que deberán encontrarse en buen estado de conservación y correctas condiciones de uso.*

*Artículo 13°) Exoneraciones fiscales. El concesionario podrá tramitar las exoneraciones fiscales a las que alude el Artículo 6° de la Ley 15.637.*

*Artículo 14°) Valor de la información presentada. Todos los datos indicados por el proponente tendrán carácter de compromiso. Es decir que si se verificara que no responden estrictamente a lo establecido en la propuesta, la Administración podrá rescindir el contrato sin que ello dé lugar a reclamaciones de ninguna especie por parte del proponente. La Administración podrá exigir, previo a la firma del contrato, las modificaciones o el proyecto definitivo, de acuerdo con las necesidades que considere conveniente atender.*

*Artículo 15°) Valoración. Para la valoración de las ofertas se tomará en cuenta: 1°) Los antecedentes del oferente en la construcción y administración de terminales de ómnibus y centros comerciales... ”*

SR. PRESIDENTE. Disculpe que lo corte, pero cumplidas las dos horas de sesión se levanta la misma.

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN. Perdón...

SR. PRESIDENTE. Está levantada la sesión.

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN. Pero usted al inicio de recibir al señor Intendente manifestó que pasábamos a funcionar en régimen de Comisión General, que no tiene plazo para vencimiento...

SR. PRESIDENTE. Tiene el mismo plazo de la sesión ordinaria. Si nadie pide la prórroga de la hora...

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN. Nosotros no la pedimos porque dejamos de funcionar en la reunión ordinaria y pasamos a funcionar en régimen de Comisión General.

SR. PRESIDENTE. Yo consulté. Nadie pidió la prórroga de la hora, llega la hora y yo lamentablemente debo levantar la sesión. Es lo que marca el Reglamento. (Hora 22:00')

**ooo---o0o---ooo**