

ACTA N.º 1389
SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE LA XLVIII LEGISLATURA
SESIÓN ESPECIAL
REALIZADA EL 1.º DE AGOSTO DE 2016
PRESIDEN: EL TITULAR, SR. FRANCISCO GENTILE Y LA PRIMERA
VICEPRESIDENTA, SRA. ELSA ORTIZ.-

En la ciudad de Paysandú, se reunió en sesión especial la Junta Departamental, el día lunes primero de agosto de dos mil dieciséis; el acto comenzó a las diecinueve horas y nueve minutos y contó con la asistencia de los siguientes señores ediles:

TITULARES

ALONZO, Valeria	GÓMEZ, Gabriela
CIRÉ, Roberto	ÍFER, Ignacio
BUCHNER, Mauro	JESÚS, Roque
COLACCE, Alejandro	RETAMOZA, Julio
DIGHIERO, Jorge	PASTORINI, Hermes
FERNÁNDEZ, Silvia	PIZZORNO, Javier
GALLARDO, Washington	GENOUD, Jorge
TORTORELLA, Marcelo	VALIENTE, Mauro
GENTILE, Francisco	MARTÍNEZ, Ángel
LAXALTE, Juan	QUEQUÍN, Edgardo
ORTIZ, Elsa	SOCA, Francis

SUPLENTE

CUEVASANTA, Richard	PINTOS, Robert
DALMÁS, Dino	SILVA, M ^a Nidia
LISTUR, Adela	CASTRILLÓN, Sandra
DÍAZ, José	RIVAS, Eduardo
BALPARDA, Carlos	BENÍTEZ, Nair
PERONI, Gustavo	CÁNOVAS, Julia
RAKOVSKY, Ana	BICA, Verónica
BERRETTA, Mario	MOREIRA, Mabel
FAGÚNDEZ, Marcelo	AMOZA, Luis
CABALLERO, Guadalupe	BIGLIERI, Humberto
MARTÍNEZ, Williams	MARTINS, Luis
CRAVEA, Edy	TESKE, Nelda
CABILLÓN, Rosanna	SUÁREZ, Luis
BÓFFANO, Aldo	LEITES, Libia
MEDINA, Raquel	RUIZ DÍAZ, M ^a Cristina
LAMAS, Martha	MARTÍNEZ, Carmencita
MOREIRA, Leandro	

Actúa en Secretaría la directora general interina, señora Graciela Inthamoussu.-

CAMBIOS EN EL TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE PAYSANDÚ.-

SR.PRESIDENTE (Gentile): Buenas tardes, señores ediles. Comenzamos la sesión especial del día de hoy, referida a los cambios en el tránsito de la ciudad de Paysandú.

En primera instancia, los técnicos de la Intendencia Departamental de Paysandú harán una exposición y luego se habilitará una ronda de preguntas para los ediles.

Adelante, señores.

SR.ÁLVAREZ PETRAGLIA: Muchas gracias, señor presidente y muchas gracias a los señores ediles por recibirnos esta noche. Queremos exponer, al conjunto de integrantes de la Junta Departamental, lo que ya hemos dicho ante la Comisión de Tránsito, Transporte y Nomenclátor cuando fuimos recibidos con el ingeniero Andrés Piaggio, quien también me acompaña en esta oportunidad. En este sentido, creemos que es importante –previo a entrar en los detalles que va a explicar el señor Piaggio– hacer una pequeña introducción estableciendo, justamente, de dónde partimos con el tema del tránsito en este período de Gobierno.

Nosotros creemos que existía una primera etapa que estaba marcada –creo que todos coincidimos, más allá del color político que tengamos– por una ausencia del Estado en las calles del departamento; la denominamos etapa de reforzamiento de la fiscalización en el tránsito. Esto llevó a que exista, en el día de hoy, un cambio importante en Paysandú, no todo el que queremos porque solo se conforman los mediocres y en ese sentido no estamos conformes, pero creemos que hemos dado un paso adelante con la fiscalización y con la presencia, como todos sabrán, de la Guardia Republicana; haciendo controles estrictos y sistemáticos que han llevado, entre otras cosas, a la incautación de muchas motos y de muchos otros vehículos que estaban circulando de forma irregular, atentando contra la seguridad de los peatones y de los habitantes de la ciudad.

En tal sentido, creemos que también colaboramos –si bien no es nuestra principal función, ni por asomo– en todo lo que tiene que ver con la seguridad ciudadana, porque se da por sentado que nadie va a salir a robar –en principio sí porque los ladrones son bastante poco despiertos, por algo los detienen– con la matrícula correcta de su moto. Al fiscalizar y retirar de la calle una cantidad muy importante de motos –más de mil–, que estaban hechas de a pedazos, con matrículas muchas veces falsas o alteradas, creemos que hemos hecho una contribución no solamente a la seguridad ciudadana, sino que también colaboramos para terminar con el lamentable negocio que existe en Paysandú con la receptación de motos hurtadas; teníamos un promedio de cuatro por día solamente en el centro, pero si se controla que circule la persona en la moto correspondiente, indudablemente que el negocio se termina, en parte. A esto debemos sumarle que en los próximos días de agosto vamos a contar con unos 25 inspectores nuevos, que ya son prácticamente una realidad, creo que falta solamente la entrevista con el tribunal para que se incorporen. Esto será reforzado –como ya hemos dicho en otra ocasión en esta Junta– con la compra de once motos nuevas, marca Honda de 150 Cc, dos camionetas, etcétera, apoyado con la fiscalización, que era un aspecto que a nosotros como Gobierno departamental nos preocupaba específicamente.

Para finalizar esta primera etapa, súmenle lo que fue la compactación de motos y autos, porque también se le envía un mensaje a la sociedad en el sentido de que la Intendencia no solo va a incautar, sino que también va a seguir adelante con la distribución de esos vehículos que regularmente están circulando por el departamento.

La segunda etapa, que es parte del motivo de nuestra presencia, está dirigida más que nada a modernizar la movilidad urbana o a introducirnos en la modificación de la movilidad urbana de Paysandú, por lo menos de la capital departamental. En este sentido –después le podemos hacer un repartido a los señores ediles–, partimos de datos empíricos. Para que ustedes tengan en consideración, en el año 1975, en Paysandú circulaban 5597 vehículos, entre autos, camiones, motos, etcétera, y en el año 2015 –habría que sumarle algunos más de este año–, circularon 94.379 vehículos. Es decir, de 5597 pasamos a 94.379, por lo tanto, el parque automotor aumentó veinte veces desde 1975 a la fecha. Todo aquel que ha vivido en Paysandú desde el año 1975 sabe que el primer anillo perimetral va desde avenida Salto, bulevar Artigas, Entre Ríos y avenida Soriano, y sigue siendo de esa misma forma. Quiere decir que ese tramo, ese eje, ese primer anillo no se multiplicó por veinte, no se multiplicaron las calles por veinte, no se multiplicó nada, pero pasaron de ser 5000 a 94000 los vehículos en circulación, con lo cual uno puede explicar, en parte, el caos que existe, en muchos momentos, en el tránsito en nuestra ciudad.

Esta segunda parte del plan de tránsito, modernización de la movilidad urbana, atiende justamente esta propuesta que estamos llevando adelante, que vamos a instrumentar y que vamos a explicarle a los señores ediles, a partir de este momento. A su vez, esta etapa de modernización de la movilidad urbana va acompañada de algunos instrumentos que para nosotros son muy importantes y por eso queremos compartirlos con los señores ediles. También estamos a punto de celebrar un convenio muy importante con la Jefatura de Policía de Paysandú. No sé si los señores ediles saben, pero la Jefatura tiene un sistema de cámaras con el que tiene “vigilada” –entre comillas– a las principales avenidas o arterias de la ciudad. Obviamente que ellos lo tienen con una visión preventiva o represiva del delito, nosotros estamos intentando –el convenio es en ese sentido– compartir esas imágenes para poder instalar, a semejanza del departamento de Montevideo, en nuestro departamento de movilidad urbana, un paneo en tiempo real de toda la ciudad de Paysandú; de modo tal que a través de la regulación de todos los semáforos, nosotros podamos –repite, en tiempo real– mirar las distintas avenidas y los distintos lugares de Paysandú, y así manejar los flujos de tránsito de acuerdo a la necesidad que este tenga en las distintas horas del día. Creemos que este es un instrumento más en esta etapa de modernización de la movilidad urbana dentro del departamento. Y hoy lunes, el comisario Coelho y el encargado de Movilidad Urbana están, justamente, preparándose en el Centro de Movilidad Urbana en Montevideo.

A este convenio con la Jefatura de Policía de Paysandú, vamos a agregar lo que denominamos Inspector n.º 21, es decir la posibilidad de multar a través de un sistema de cámaras –en algún momento lo comentamos, no sé si en la Junta, pero aprovechamos la oportunidad de comunicarlo a los señores ediles. Esta idea no es innovadora, viene de la Intendencia de Tacuarembó y de alguna otra, porque en esa localidad existe un sistema de cámaras similar al

que tenemos en Paysandú, puesto por la Policía, y se hizo un convenio para que la Policía pudiera multar. Es decir, multar a través del sistema de cámaras, obviamente con las mayores garantías para la gente, porque saldrá una foto de la persona, del auto y de la infracción que cometa. Estamos en la etapa de poder firmar ese convenio, que tendrá como contrapartida la posibilidad de que la Policía multe y de que tengamos una vigilancia las 24 horas del día, ya que, lamentablemente, no la tenemos porque no contamos con cuatro o cinco turnos de inspectores; solo tenemos hasta determinadas horas del día y no en la madrugada, por ejemplo, o en las primeras horas de la mañana. Y tampoco tenemos inspectores como para poder controlar absolutamente toda la capital. En ese sentido creemos que esto es parte de esta nueva instrumentación, que queremos darle a la movilidad del departamento.

La propuesta que a continuación Andrés Piaggio pasará a explicarles, intenta ser abarcativa. Una propuesta que toma en consideración –como les decíamos desde un principio– estos datos empíricos, estadísticos y científicos, que hemos obtenido de la Unasev y del mapa que la propia Unasev elabora en base a datos de la Policía, etcétera, en cuanto a los lugares de mayores accidentes, que marca también los flujos de mayor cantidad de vehículos en la ciudad e intenta dar una nueva solución o propuesta de movilidad urbana, abarcando a los vehículos livianos y al transporte pesado de la ciudad de Paysandú. Es una propuesta abarcativa de todas estas modalidades de transporte en la ciudad, con un énfasis en algo que para nosotros es muy importante. En este quinquenio queremos hacer especial hincapié en todo lo que tiene que ver con el transporte colectivo, ya que es una propuesta que intenta abarcar transporte liviano, pesado y urbano de pasajeros. De la misma forma, intentará dar una fórmula de solución a los problemas del microcentro, con una propuesta de zona azul que tendrá sus características, pero queremos que a los señores ediles les quede claro que es una propuesta que no estará de espaldas a una realidad social que tenemos planteada en la zona –que va desde Montecaseros a 33 Orientales, y de calle Uruguay a Sarandí–, como son los cuidacoches. Es un sector de la población muy vulnerable, si bien la zona azul es una propuesta que vamos a llevar adelante, no puede perder de vista ese dato social: esas personas, en esa parte de la ciudad, tienen, prácticamente, su sustento diario.

Señor presidente: esto es un poco la introducción que queríamos hacer para darle un contexto a esta propuesta –que a partir de ahora va a explicar el ingeniero Piaggio–, que está enmarcada obviamente en lo que es el fideicomiso de obras, pero que tiene una impronta de tránsito y de movilidad urbana que lo hace propio, y digamos que si bien lo emparenta, tiene sus propias coordenadas de trabajo. Le cedo, gentilmente, la palabra el ingeniero Piaggio.

SR.PIAGGIO: Buenas noches y muchas gracias a todos por recibirnos otra vez en esta sala. Como bien decía el director de Tránsito, esta misma presentación ya fue realizada a la Comisión de Tránsito de la Junta, y considerábamos importante hacérsela llegar a todos los curules para que la tengan de primera mano, y puedan preguntar todas las dudas que puedan crearse sobre este tema. Primero, debemos reafirmar la idea de que esto que se está presentando ahora no es nuevo, es una idea general que se viene presentando desde que se asumió en esta Administración. Se presentó en el plan de obras del mal llamado fideicomiso, ya que fideicomiso es, en definitiva,

simplemente la herramienta de financiación. El primer punto que nosotros manejábamos cuando presentamos el fideicomiso, se llamaba vías preferenciales de tránsito, y se le daba un rubro para llevarlo adelante. Lo que vamos a hacer hoy es entrar en el detalle de ese punto que, en su momento, lo mencionamos en su generalidad.

Lo que intenta esta batería de herramientas que vamos a aplicar en la ciudad es, justamente –lo que decía el director de Tránsito–, tratar de comenzar a ordenar el tránsito de cara al futuro. ¿Cuál es el problema que ha tenido Paysandú, desde nuestro punto de vista? El tránsito tiene dos variables fundamentales: una es el espacio físico de la ciudad y otra, son los vehículos en su totalidad. Hay un espacio que es el físico, el de la ciudad, que no varía y el otro aumenta día a día. Entonces tenemos que tomar algunas medidas que adecuen la realidad física, que es finita, a ese crecimiento exponencial –diría yo– del aumento de tránsito. Por otro lado, en esto que vamos a plantear, tratamos, principalmente, de favorecer al peatón y al transporte colectivo en detrimento del vehículo y de la moto. Lo decimos claramente. Son medidas que alientan a que el ciudadano de Paysandú comience a utilizar, nuevamente, los bienes que tiene en la ciudad como peatón, en detrimento de lo que es el vehículo particular. Eso implica tomar algunas medidas que, en una primera instancia, pueden resultar un poco antipáticas, porque van a decir: “sí, pero la comodidad y...” Tenemos que pensar en la ciudad como un todo y a futuro, porque si seguimos privilegiando el transporte individual, tarde o temprano, va a colapsar, porque el espacio físico no va a cambiar. Todas estas medidas que vamos a explicar las planteamos, pura y exclusivamente, dentro de las avenidas, en lo que llamamos el primer anillo, porque entendemos que allí, hoy por hoy, el tránsito es más caótico y más problemático. A posteriori –en otro momento– se deberá seguir avanzando en el resto de la ciudad.

El otro tema que mencionó el director al pasar, es que con estas medidas se intenta hacer convivir a los distintos tipos de transporte: al transporte pesado, llámense camiones; al transporte colectivo, ómnibus; y al transporte individual, en especial, al peatón porque le queremos dar cierta característica preferencial.

Vamos a comenzar explicando las medidas de arriba hacia abajo. Primero explicaremos cuáles son los planteos para solucionar el tema del transporte pesado, luego vamos a ir al colectivo y, por último, al individual. Respecto al transporte pesado, lo hemos separado en dos partes que, a nuestro entender, funcionan diferentes. Uno es el transporte de tránsito pesado, ya sea de las distribuidoras, del comercio y de cosas por el estilo, que son inherentes a la propia ciudad. Otro aspecto del transporte pesado es el que utiliza la industria de Paysandú, que está asentado al norte de calle Salto para ingresar al puerto. Nosotros lo diferenciamos. Respecto al primer punto, que refiere al transporte que se utiliza para el comercio, nos reunimos con varias distribuidoras de Paysandú para plantearles el problema sobre lo que estaba pasando, porque existe una ordenanza del año 1997, tengo entendido, que no permite el ingreso al centro de la ciudad de Paysandú a vehículos con cargas mayores a 3500 kilos. Les explicamos a las distribuidoras que eso no se estaba aplicando, pero que nosotros queríamos comenzar a aplicarlo e incluso ampliarlo. Partamos de la base que el objetivo final que tiene esta Intendencia es que, una vez que esté establecido un polo logístico, ningún camión ingrese al centro de la ciudad de Paysandú. Pero ocurre que mientras la Intendencia no

puede brindar el servicio del polo logístico, debemos buscar soluciones alternativas para dejar trabajar a la gente. A la solución que llegamos de común acuerdo fue que desde el momento que hablamos, hace aproximadamente un mes, nos tomamos dos meses para empezar a aplicar esa reglamentación que existe desde el año 1997, que no permitiría el tránsito pesado en determinadas horas entre calles Colón, Washington, Cerrito y Entre Ríos, pero con el agregado de que a partir del 1.º de enero del año que viene esa zona se amplía a todos los bulevares. Vale decir que, a partir del 1.º de enero, no se admitirá más el ingreso de vehículos que transporten más de 5000 kilos dentro del límite de los bulevares, en el horario de 11:00 a 17:30. Desde las 17:30 hasta las 11 de la mañana se podrá ingresar para hacer el trasbordo de mercadería a vehículos de menor porte –menos de cinco mil quilos– para, de esa forma, distribuir en el resto de la ciudad. Ese es el primer acuerdo al que llegamos con todos los distribuidores que estaban presentes, lógicamente, en el entendido de que, una vez que la Intendencia pueda brindar el polo logístico, automáticamente eso se eliminaría y no podrán ingresar más los vehículos con cargas mayores a 5000 kilos.

Paralelamente, también a partir del 1.º de enero, en toda esa zona no podrán estacionar, en ningún horario, los vehículos pesados. Eso viene a cuenta de que actualmente en varias zonas de la ciudad se utilizan las vías de tránsito, las calles, para el estacionamiento de camiones. De esta forma entendemos que, paso a paso, sin demasiado trauma para nadie y de común acuerdo logramos, insisto, a partir del 1.º de enero, solucionar ese tema.

Otro aspecto del tránsito pesado refiere al transporte desde las empresas que están al norte de calle Salto hacia el puerto. Hoy en día, ese traslado se realiza a través del paseo costero: toman por Salto, luego el Obelisco y van por la rambla hasta el puerto. Cuando hablábamos del fideicomiso dijimos que queríamos hacer convivir al Paysandú industrial con el Paysandú turístico, pero esto es absolutamente imposible de compatibilizar. El hecho de que esta Intendencia esté haciendo una apuesta importante al paseo costero, que a partir del segundo semestre del 2017 se va a comenzar su reparación, es absolutamente incompatible el hecho de que siendo el lugar que más utilizan los sanduceros para el esparcimiento, particularmente niños y mayores, continuamente estén pasando camiones. Sobre todo en un momento en que el puerto cada día recibe mayor cantidad de mercadería y cada vez es más intensa la actividad; ya no es como antes que la actividad era ciertos días de la semana y en determinados horarios. Las propias empresas nos dicen que en estos momentos cuando llega la mercadería, no importa la hora ni el día, es continuo el traslado: fin de semana, feriado, lo que sea. Nos reunimos con las empresas y les planteamos este problema con la idea de trabajar de la misma forma que con respecto a los otros camiones. ¿Cuál es el objetivo final? Es utilizar, para acceder al puerto, los accesos que en teoría se van a realizar, no sé si en este quinquenio o en el que viene, pero es un hecho que se van a realizar.

Se planteó, entonces, la alternativa de utilizar ese primer anillo perimetral para llegar al puerto, o sea, tomar Salto, bulevar Artigas, Soriano, Pinilla o Ledesma. Las empresas nos hicieron un planteo razonable en el sentido que en la actual coyuntura económica, ese aumento de siete kilómetros y medio en el transporte, a ellos les ocasionaría problemas importantes si se produce de golpe. Entonces, de común acuerdo llegamos a una opción

intermedia, provisoria, hasta tanto estén operativos los accesos al puerto: acordamos que para acceder desde las fábricas al puerto se tomaría por calle Salto; calle Salto a calle Libertad; Libertad hasta Charrúas; Charrúas hasta Gutiérrez Ruiz; Gutiérrez Ruiz a Don Bosco y Don Bosco al puerto. Para salir: Don Bosco, Gutiérrez Ruiz, Washington, Silván Fernández y Salto. De esa forma, logramos el objetivo principal que era sacar el tránsito pesado de la zona del paseo costero y con el compromiso de que, una vez que estén operativos los accesos al puerto, esta ruta se eliminaría para empezar a utilizar el acceso principal. Esto implica una serie de obras, porque lo primero que se plantea es: “hacés ingresar camiones a la ciudad”. Es cierto. No es la solución ideal, lo acabamos de decir. Esto implica hacer una serie de obras no solo de rodadura, sino de ingeniería vial, señalización de camiones, semáforos en el cruce con calle Entre Ríos y una serie de cosas más que hay que hacerles para adaptarlas y poder utilizarlas. Se le planteó a las empresas que la Intendencia estaba dispuesta a hacer este trabajo, pero que ellos debían colaborar porque era un trabajo hecho pura y exclusivamente para ellos, más allá de que las calles las podrán utilizar todos los habitantes de la ciudad, lógicamente. Y se les pidió como colaboración que en todos aquellos lugares donde los camiones tuvieran que dar vuelta –son cinco esquinas–, pusieran en todas las bocacalles hormigón, aptas para el uso de transporte pesado. En eso estamos, en esas conversaciones; hay buena disposición de parte de todas las empresas –salvo de una, vuelvo a aclararlo– para llevar adelante esto, las empresas colaborarían. De hecho se conversó sobre si lo hacía la Intendencia o lo hacían ellos, y ellos mismos plantearon que la Intendencia se hiciera cargo de la obra que ellos la pagaban, como una forma de hacer todo más coordinado. De esta forma, lograríamos ordenar el tránsito de transporte pesado dentro del primer anillo perimetral.

Pasamos al segundo tipo de transporte del que hablamos, que es el transporte colectivo. Nosotros queremos darle especial importancia, porque si decimos que apostamos a que la ciudad de Paysandú comience a ser utilizada por los peatones, tenemos que lograr que esos peatones puedan llegar a lugares un poco más lejanos con un transporte colectivo que sea serio, eficaz, que cumpla con horarios y que sea cómodo. Lo primero que hicimos fue reunirnos con Copay para ver cuáles son las alternativas que tenemos para agilizar el actual transporte colectivo que, según nos planteaban ellos mismos, en algunos lugares, hay momentos del día en que al ómnibus para hacer una cuadra le lleva tres cambios de luces del semáforo. Visto eso, es imposible lograr un transporte colectivo eficaz. Entonces, el planteo que hacemos, en principio, es que en las calles más complicadas para el transporte colectivo –léase: Leandro Gómez, Zorrilla y Florida, porque son las más usadas, por ejemplo, por los escolares–, se hagan sendas de transporte colectivo, y cuando digo sendas de transporte colectivo no estoy diciendo que sean exclusivas para el ómnibus, sino que el ómnibus circule por esa senda, sin salirse de ella. Para lograr eso en buen romance, lo que estoy diciendo es que en esas calles se prohibiría el estacionamiento a la derecha, para lograr una senda exclusiva por donde circule el transporte colectivo. ¿Qué se logra con esto? Primero, no habría demoras; segundo, evitamos que el ómnibus vaya hacia la izquierda y, por lo tanto, que no entorpezca al resto del tránsito y, tercero, como no podemos ampliar las calles porque físicamente no es posible, con esta medida, ampliamos la carpeta de rodadura para darle más agilidad al transporte por

esas calles. Esto fue presentado en todas las reuniones que hemos tenido; hablamos con el Centro Comercial, con los vecinos camioneros, con los de avenida España y, en general, no hubo observaciones, salvo una que hizo el Centro Comercial porque a ellos les complicaría un poco, por decirlo de alguna manera, calle Leandro Gómez. Tomamos la inquietud y la tenemos a estudio, pero en principio el planteo es ese.

El otro cambio que producimos con respecto al transporte colectivo, tiene que ver con que, hoy por hoy, las líneas que van por calle Leandro Gómez lo hacen hasta calle Cerrito, doblan hasta avenida España y después toman bulevar Artigas; y cuando van de este a oeste, vienen por avenida España, toman por Cerrito hasta Florida y continúan hacia el oeste. Nosotros planteamos que las líneas deben circular por Leandro Gómez y por Florida hasta bulevar Artigas, retirando así el transporte colectivo de avenida España. ¿Cuál es la razón? Avenida España es la vía de tránsito de Paysandú que más cantidad de siniestralidad tiene en toda la ciudad. Entendemos que sacando el transporte colectivo, ayudamos a mejorar la siniestralidad y, además, creo que es una de las avenidas más lindas de la ciudad de Paysandú junto con avenida Brasil; al sacar el transporte colectivo, desde mi punto de vista, la jerarquizamos. Esto fue planteado a los vecinos de avenida España y, en general, estuvieron de acuerdo, no hubo ningún problema. También se planteó la instalación de un semáforo en el cruce con calle Verocay, particularmente en esa esquina previendo que, en el mes de octubre, comienza a funcionar la Terminal de Ómnibus frente al Estadio 8 de Junio, y el nodo de avenida España, bulevar Artigas, República Argentina, va a ser una de las esquinas más complicadas en cuanto al transporte. De esta manera, estaríamos dominando al tránsito desde una cuadra antes y también una después, porque ya en calle N.º 1 y Joaquín Suárez va a haber semáforo. Esto con respecto al transporte público.

Pasando ya a lo que es puramente el tránsito particular, lo que se planteó y da nombre a todo este plan es la jerarquización de las vías rápidas de salida de la ciudad. Estamos planteando que calle Washington, 25 de Mayo, en dirección este oeste, y calle Zorrilla de San Martín y Montevideo, en dirección norte sur, se consideren vías preferenciales de tránsito. Cuando decimos vías preferenciales de tránsito, estamos diciendo que cuando se va a cruzar se pierde el derecho de preferencia de la derecha –esas calles tienen preferencia con respecto a todas las otras. Quien circula por esas calles, lo puede hacer a una velocidad constante sin tener que detenerse para nada; se les va a mejorar las rodaduras, a aplicar una ingeniería vial adecuada para que todo el mundo sepa, una cuadra antes de llegar a esas calles, que tienen que ceder el paso: parar y, reitero, ceder el paso. Se va a poner semáforo en las esquinas de calle Washington y Montevideo; Zorrilla de San Martín y Washington, y 25 de Mayo y Montevideo, que son los tres semáforos donde se cruzan esas vías preferenciales. Con esto lograríamos lo que dijimos cuando se planteó esto, por el mes de diciembre: un tránsito fluido que logre desagotar y atravesar la ciudad de lado a lado rápidamente, logrando descomprimir todo el tránsito en el microcentro de la ciudad de Paysandú.

Por otro lado, también para descomprimir, le agregamos la ampliación de la zona azul. Hoy por hoy, la zona azul es pura y exclusivamente en 18 de Julio entre calles Zorrilla de San Martín y 33 Orientales. Planteamos ampliarla hasta las calles Uruguay, Sarandí, Montecaseros y 33 Orientales. Lo que se

pretende con esto es, primero, que quienes trabajen en el centro no tengan continuamente estacionado el auto en el microcentro; si tenés que trabajar, dejás el auto a dos cuadras, caminas como máximo esas dos cuadras y el auto queda a esa distancia. El estacionamiento del microcentro tiene que ser para el que lo va a usar por pocos minutos, para comprar o hacer un trámite, no puede ser que una persona deje el auto estacionado ocho horas y el resto de la ciudadanía quede rehén de esa situación. Entendemos que con esta medida, logramos recuperar el estacionamiento y también descomprimos el tránsito en el sentido de que, hoy por hoy, por la idiosincrasia de los sanduceros, damos diez vueltas alrededor de una manzana tratando de buscar el lugar exacto para estacionar. De hecho, al haber zona azul, hoy es más fácil estacionar en calle 18 de Julio que en Leandro Gómez o Florida; creemos que con esto vamos a lograr más estacionamiento. Y, por otro lado, entendemos que esta medida va a incentivar, y mucho, a la creación de estacionamientos por parte de privados. Lo que podemos asegurar es que el costo de la zona azul va a ser igual o inferior, por lo menos a lo que es hoy. Lo otro que tenemos que decir es que tiene que ser administrado de forma diferente a como se está haciendo en la actualidad, porque realmente no funciona bien. Se están estudiando distintas formas alternativas de administración de esa zona azul.

Por último, y es una de las cosas que más polvareda ha levantado si se quiere, estamos planteando –a estudio, que quede bien claro– el cambio de flechamiento de calle 19 de Abril, que también llevaría a cambiar el de calle Luis Alberto de Herrera. ¿Cuáles son los argumentos para plantear este cambio? Con la conclusión de la obra de avenida Doctor Roldán, esta avenida se transformó en una vía de acceso rápido a la ciudad de Paysandú, con el agregado de que como no está permitido el tránsito pesado, se hace más rápida y es el acceso natural desde el norte de todo el contingente turístico o de visita a la ciudad, particularmente desde la Argentina. A partir de calle Andresito, se transforma en una vía de un solo sentido, muy ancha, en dirección norte sur, y esta calle muere en avenida Salto y, desde el otro lado, 19 de Abril es una de las salidas naturales que tiene Paysandú hacia el norte. Se crea, entonces, en la esquina de avenida Doctor Roldán, avenida Salto y 19 de Abril, un nodo que es muy complicado de ordenar; de hecho, continuamente tenemos denuncias de que hay gente que no conoce la ciudad, que viene por avenida Doctor Roldán y toma calle 19 de Abril contra flecha. Hay que buscar una solución y las que están planteadas hasta ahora no las vemos viables, no nos parecen las más adecuadas. Entonces, una alternativa que planteamos es el cambio de flecha de calle 19 de Abril, de esa forma lograríamos que el ingreso a la ciudad desde el puente, desde avenida de Las Américas, sea directo hasta el centro. Pero le agregamos un argumento más que nos parece de fundamental importancia: si cualquier persona que está en la ciudad de Paysandú, en el centro, en el sur, donde sea, quiere trasladarse hacia el norte, no tiene ningún inconveniente, toma calle Doctor Verocay y va derecho hasta N.º 9 sin problema; si no –Juncal no puede porque la corta la estación del tren– toma Cerrito y va derecho hasta N.º 9; también con calle Vizconde de Mauá, va derecho hasta N.º 9, y si no, por Zorrilla de San Martín, toma 33 Orientales y se va derecho. Ahora, intenten venir desde el norte hacia el sur: Juncal tiene la estación del tren; Filipone, Guayabos, José Pedro Varela, Herrera y Montevideo nacen en calle Salto; a calle Setembrino Pereda la corta el barrio Jardín. No existe una calle, ni una, que permita el ingreso a la ciudad desde el

norte hacia el sur. Nosotros vemos que cambiando el flechamiento de calle 19 de Abril, subsanamos parte de este problema, porque además de mejorar ese nodo que tenemos en 19 de Abril y Salto, estaríamos agregando movilidad y conectividad a toda la ciudad, haciéndola más equitativa: puedes ir al norte pero también puedes venir al sur. Es un planteo.

Por otro lado, resta establecer los pórticos de información. ¿Qué son los pórticos? Son carteles de gran dimensión que indican cuáles son las opciones que tenés cuando ingresas a la ciudad. Hay siete pórticos para colocar en todos los puntos de acceso a Paysandú. Por ejemplo, va a haber uno en avenida Italia y Enrique Chaplin indicando qué camino tomar para ir al puerto; va a haber otro en bulevar Artigas que va a indicar el camino al puerto, al parque o donde sea; otro estará por avenida de Las Américas y Doctor Roldán para el ingreso a bulevar Artigas. Lo mismo va a pasar para salir, ya no con pórticos, sino con información para dirigir a la gente a diferentes lugares.

Se acaba de contratar una empresa consultora internacional –no recuerdo el nombre en este momento, pero es especialista en redes viales–, que es la misma que ganó la licitación sobre el estudio de los accesos al puerto en la ANP y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se le plantearon todas estas medidas y se le pidió que hiciera un estudio científico del tema para ver si es necesario hacer algunos cambios o no. La consultora ha puesto contadores electrónicos de vehículos en varios puntos de la ciudad, particularmente en los alrededores de Salto, Doctor Roldán, Herrera y 19 de Abril, que detectan el tipo de vehículo y la velocidad; también está haciendo controles manuales en distintas esquinas de la ciudad para estudiar todo el movimiento del tránsito. Esta consultora dará el respaldo científico a todas estas respuestas para luego concretarlas.

Por último, la intención es poner en funcionamiento todas estas medidas a partir del 1.º de enero. No es una medida caprichosa, entendemos que son cambios importantes y que es bueno empezar a implementarlos –en caso de que se aprueben– cuando la ciudad está más tranquila, que es durante las vacaciones. Por ahora, muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra el señor edil Tortorella.

SR.TORTORELLA: Muy buenas tardes a los visitantes, al doctor Federico Álvarez y al ingeniero Andrés Piaggio. Agradecerles la ponencia, aspectos sobre los cuales vamos a abordar a continuación para plantearles preguntas, recibir respuestas y analizar, en este ámbito de debate y de discusión productiva, un tema que, sin duda, es de interés de todos los sanduceros.

Hoy, la regulación del tránsito de Paysandú –ya lo he dicho varias veces en el seno de esta Junta Departamental–, no es solamente un problema de la Intendencia, sino que también es un problema de la seguridad pública, por eso es necesaria y prudente la participación del Ministerio del Interior. Es por eso que debemos señalar que nos parece saludable la posibilidad de realizar un convenio con el Ministerio del Interior para realizar mayores controles y, en definitiva, brindar mayor seguridad, no solamente para los peatones y transeúntes, sino también para los propios conductores.

Abordando en particular las propuestas de cambio manifestadas por el ingeniero Andrés Piaggio, voy a empezar por referirme al planteo de modificación de la circulación del tránsito de los vehículos de carga pesada en el extremo suroeste de la ciudad, que realmente me impacta mal. Obviamente

que cuando en Paysandú se planificó que el polo de desarrollo industrial estuviera en la zona norte de la ciudad, lo hizo pensando en que el mejor lugar para la circulación de los camiones que llevarán su carga hacia el puerto es el perímetro de las avenidas que circunvalan la zona costera. Es entendible que la Intendencia hoy esté programando un cambio sustancial a nivel de la costa porque creo que le va a hacer bien a Paysandú y al turismo, pero creo que no podemos dejar de lado el desarrollo turístico, económico e industrial de la ciudad, sino que son situaciones con las que tenemos que convivir. Sería impensable, por ejemplo, pretender cambiar los accesos al puerto de Montevideo para que todo el tránsito pesado que ingresa por la rambla de Capurro, sea trasladado nuevamente hacia el centro de Montevideo. Me parece equivocada y errónea la decisión y hay que decirlo claro, más allá de que quizás los industriales, por no confrontar con una opinión que puede ser muy merecedora de consideración, no lo van a hacer, pero sí nos corresponde a nosotros como controladores del funcionamiento de la ciudad. Creo que es muy riesgoso volver a meter todo el tránsito pesado dentro de la ciudad cuando entiendo que tenemos más espacio en la costa. Quizás los técnicos lo pueden evaluar como una sugerencia o una solución, porque acá no venimos a plantear problemas ni a poner palos en la rueda, sino que venimos a aportar ideas para viabilizar otras soluciones.

Por otra parte, así como se ha planteado la posibilidad de que las empresas se hicieran cargo de las bocacalles, que son siete en la trama que se pretende generar para el ingreso de los camiones, incluso cerca de centros educativos, nos parece más razonable o más atendible que se les hubiera pedido apoyo para generar una vía de acceso y de retorno hacia la zona industrial, con un carril exclusivo para carga pesada que pudiera convivir dentro del proyecto general de readecuación de la costa.

Nos parece muy peligroso y nos resulta realmente muy chocante el planteo, porque si bien tenemos que acompañar el crecimiento y el desarrollo de la ciudad, y que esa convivencia entre el desarrollo económico, productivo, industrial, el puerto y la ciudad tengan un ámbito de coexistencia, no debemos hacerlo a costas de generarle a los vecinos determinados inconvenientes. Por eso, sinceramente –y más allá del planteo que ha hecho el ingeniero Piaggio, que me parece atendible–, no creo que esa medida sea la más adecuada y sería bueno revisarlo. Entiendo que de repente esto ya está planificado, pero si tenemos tiempo y oportunidad, aún hoy tenemos la posibilidad de generar un cambio. Tenemos más espacio, pero si además le agregamos un detalle que no ha sido considerado, por lo menos aquí, que también se está proyectando la creación o la reconstrucción de la vía del tren hacia el puerto de Paysandú, sobre el trazado original de la vía sobre calle Carlos Albo, volvemos a tener, nuevamente, otro problema con carga pesada y con convoyes de varios vagones que van a estar atravesando, también, el paseo costero. O sea que algo nos está faltando, y es pensar en cómo se va a distribuir y cómo van a convivir la multimodalidad del transporte, sea ferroviario y de camiones, para abordar desde la zona norte hacia el puerto de Paysandú. Sobre todo porque sabemos que por unos cuantos años no se va a modificar el lugar de instalación de las industrias que están en ese lugar.

Creemos que es determinante e importante poder pensar en una revisión de esta solución –me atrevo a plantearlo en nombre del Partido Nacional–, que no parece ventajosa en absoluto ni coherente con la proyección

que se le quiere dar al tránsito pesado en el vértice noroeste de la ciudad, desde zona industrial hacia el puerto, porque vamos a generar más problemas que soluciones. Además vamos a plantear inconvenientes en los vecinos de la ciudad, amén de todos los inconvenientes que van a provocarse, producto de las propias obras que, según se nos ha dicho, van a generarse en esa trama de la ciudad.

Respecto a la zona azul y al acceso desde el norte, el 14 de septiembre de 2015, Carpeta 804/15, planteamos en el seno de la Junta Departamental una moción comprensiva, incluso de muchas de las soluciones que el ingeniero Piaggio ha planteado aquí en esta exposición. No sé si tuvieron la moción a la vista o no, fue la Resolución 732/15 que le llegó por minuta al Ejecutivo departamental y también al Centro Comercial e Industrial. Dentro de los planteos que formulábamos, justamente, para jerarquizar el centro de la ciudad, porque veíamos que la obra de la semipeatonal había generado un nudo en cuanto al funcionamiento, consideramos que había básicamente dos cuestiones a analizar: uno era el cambio en la zona azul, erradicando el estacionamiento sobre el eje principal de 18 de Julio, y otro extender la zona azul hacia los laterales. Allí decíamos: *“Suprimir por completo el estacionamiento, incluso durante los fines de semana así como de la zona azul a lo largo de toda la trama de 18 de Julio, desde Montecaseros hasta 33 Orientales, con lo cual se favorecerá el mayor espacio de circulación para peatones y fluidez en el tránsito de los automovilistas y motociclistas que usan la parte transitable de la calzada, generando un ámbito de mayor espacialidad y visibilidad del entorno. Esto además favorecerá el mantenimiento integral de todos los elementos que sirven de límites divisorios entre la vereda de circulación peatonal y la calzada, evitando los pequeños siniestros que es común ver al estacionar los vehículos, y que terminan generando daños innecesarios en el ornato y también en los propios vehículos por sus maniobras”*.

Esa era una de las propuestas dentro de la cual, además, se generaba una zona azul desde calle Cerrito a calle Montecaseros, otra desde calle 33 Orientales e Independencia, así como calle Florida y Leandro Gómez en el tramo comprendido entre Montecaseros a Setembrino Pereda, y en el perímetro de las transversales de esta última área ya delimitada. Eso fue lo que nosotros habíamos planteado, que fue recogido en el plenario de la Junta Departamental y elevado, por oficio, al intendente Caraballo; estimo que el señor asesor y el señor director de Tránsito, seguramente lo han tenido en cuenta, lo han recogido en su propuesta, valorándola como posible y viable para descongestionar el tránsito en el centro de la ciudad, darle más fluidez y más espacialidad, que es lo que se necesita en el centro. Porque, en definitiva, la semipeatonal con el abarrotamiento que tiene, producto del estacionamiento, genera un ámbito un poco agresivo, especialmente si se quiere priorizar el tránsito peatonal, con lo cual nosotros estamos completamente de acuerdo. Seguramente nosotros tenemos otra idea aún más trascendente en lo que tiene que ver con el funcionamiento de la peatonal, pero no es precisamente este el ámbito y las consideraciones no están apuntadas a ello. Dentro de lo que planteamos como una solución porque ya veíamos, en septiembre de 2015, lo que se iba a dar con la inauguración de esa obra muy reconocida...

SR.PRESIDENTE (Gentile): Habíamos acordado que se realizarían preguntas, y desde que comenzó no ha hecho ninguna, está haciendo una

exposición muy larga. Así que le solicito a usted y a los ediles que hagan las preguntas concretas.

SR.TORTORELLA: Agradezco, señor presidente, por la introducción. El otro planteo era precisamente el acceso desde el norte de la ciudad hacia el centro, el cual debería complementarse –para nosotros se ha cometido un error estratégico– y restablecerse el proyecto original de la peatonal en el tramo que va desde 19 de Abril a Leandro Gómez, porque corta y bloquea la ciudad; lo que no nos parecía adecuado. Sí planteamos el cambio del flechamiento con la divergencia de que, en definitiva, nuestro planteo apuntaba a darle continuidad al tránsito por toda la trama de 19 de Abril, y este planteo, a mi juicio, ingeniero, va a quedar realmente amputado en lo que tiene que ver con la buena circulación del tránsito o de la conectividad norte-sur. También planteábamos – y lo decíamos– que era necesario buscar una alternativa para cambiar el flechamiento, lo planteamos desde calle Montevideo porque considerábamos que era un buen conector. Pero no quiero dejar pasar por alto, señor presidente y señores miembros del Ejecutivo, un planteo que, obviamente, viene en tono de pregunta también –por eso esto es un poco más conversado–, de la editorial que el pasado domingo 31 de julio aparece a propósito de flechamientos, tránsito y la ciudad que queremos. Diario El Telégrafo hace un aporte desde su editorial que nos parece absolutamente atendible y que va en el mismo sentido –voy a tratar de ser breve. La solución podría ser flechar calle Cerrito en sentido contrario al actual para generar un conector vial rápido y ágil de norte a sur, e invertir también la calle José Pedro Varela. Esos son los planteos. En definitiva el diagnóstico creo que está, el pronóstico y la solución es lo que tenemos que analizar y discutir.

En torno al tema zona azul, la pregunta es: ¿cómo va a funcionar la zona azul proyectada? Sería bueno que se nos aclare porque acá se dijo que a los cuidacoches se les dará zona azul, ¿no les van a dar zona azul a la gente con discapacidad que está trabajando hoy y van a seguir haciéndolo? Se van a ampliar porque es gente que está necesitando y también tiene una salida económica a través de eso y, obviamente, no solo beneficia a la propia intendencia sino que también está beneficiando la seguridad de la ciudad en sí misma. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra el señor edil Soca.

SR.SOCA: Intentaré ser breve. Primero, venimos aquí con espíritu constructivo, venimos a aportar. Lamento la falta de gentileza parlamentaria de la bancada de ediles del Frente Amplio, que en la sesión pasada no votó nuestra iniciativa para que este tema se analizara en profundidad en el seno de la Comisión de Tránsito. Seguramente, hoy tenemos este primer acercamiento, pero será en la Comisión de Tránsito donde se podrá analizar más en profundidad. Antes de expedirnos sobre estas soluciones, queremos tener un estudio previo de impacto, que fue realizado, según lo han manifestado, por la empresa CDS Ingenieros con un costo de 400 mil pesos, si no me equivoco, y será ese estudio el que determinará la viabilidad o la factibilidad de llevar adelante las soluciones planteadas. Venimos, como dije, con espíritu constructivo; espíritu constructivo que no encontramos cuando estudiamos –y yo era presidente de la Comisión de Tránsito en ese momento– el proyecto de 18 de Julio, su impacto y las modificaciones que, como consecuencia, se produjeron en el microcentro de la ciudad.

Como no me quiero extender, voy a comenzar a plantear algunas preguntas. La primera de ellas refiere a lo que tiene que ver con el nodo que se producirá en 19 de Abril y Florida, donde terminaría el flechamiento de norte a sur. Otro problema que también queremos saber cómo se va a solucionar, es el nodo que se producirá en Leandro Gómez y bulevar Artigas que, como bien decía el técnico asesor, se verá agravado por la Terminal de Ómnibus; actualmente ya tenemos ese problema y si a eso le sumamos el desvío de la línea de Copay, como dijo, tendremos un grave problema allí. Ahora ya se complica el tránsito cuando los que circulan por Leandro Gómez quieren doblar hacia República Argentina.

También tenemos problemas en las zonas de las cooperativas, que se han deslizado desde el límite de calle Salto; son miles las familias que viven allí tenemos Pay Cap, varias cooperativas –las que ya se han inaugurado, las que están en construcción y las que están proyectadas. Está el problema del cruce de calle Cerrito, que es doble mano hasta calle Salto y, a partir de allí, está flechada de sur a norte, y el cruce de Vizconde de Mauá y Salto que en horarios pico –a las 8, 12, 18 y 19 horas– se transforma en una complicación. O sea que habría que estudiar cómo solucionamos la salida y el ingreso a toda esa amplia zona.

También tenemos un problema que no está en el límite, pero es muy cercano, en el cruce de Washington y Joaquín Suárez. La calle Washington es flechada de oeste a este y después, a partir de Joaquín Suárez, hacia el este se transforma en doble mano. Allí tenemos el problema de que las manzanas son dobles, son cuatro manzanas de las comunes, por lo tanto, hay problemas de salida. A eso se le agrega una gran superficie que es el supermercado que está en bulevar y Washington, cuya salida es por Joaquín Suárez.

Dejo por aquí, señor presidente. Seguramente tengamos otra instancia cuando llegue el estudio del impacto y la viabilidad que estas soluciones tendrán en la práctica. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra el señor edil Balparda.

SR.BALPARDA: Gracias, señor presidente. Más vale tarde que nunca, doy la bienvenida a los representantes del Ejecutivo.

Dicen que la reglamentación está desde el 95, pero es muy anterior, ya el arquitecto Belvisi la aplicaba en su gobierno: la reglamentación del tránsito pesado en el departamento. Los instrumentos legales existen, hay que aplicarlos, algo que no ha hecho ni este gobierno, ni el pasado, ni el anterior ni el otro. Creo que cometen un grave error con el horario de carga y descarga. En todas las ciudades del mundo es hasta las 8 horas.

Tampoco es buena medida habilitar de nuevo la circulación de camiones en la ciudad, por la zona de la playa; es un disparate. No podemos tener de rehén a la población por un problema de costos de las empresas; que bajen por avenida San Martín, que se arreglen ellos con los números, pero nosotros no podemos meter de vuelta los camiones en la ciudad solo porque cuatro o cinco empresas pagan el hormigón para las esquinas cuando lo que queremos es sacarlos. Yo lo repensaría. Esos camiones bajarían por Pinilla y luego por avenida Brasil –no recuerdo si fui yo o el edil Genoud quien presentó una moción pidiendo lomos de burro en avenida Brasil por la velocidad que esos vehículos desarrollan allí. Lo de los colectivos, la verdad, no lo tengo muy claro.

Lo que sí me deja muy preocupado son los tiempos, esto ya lo quieren implementar en enero y estamos en agosto. Yo espero que el plan venga

escrito, con los mapas, con todo y que nos den el tiempo suficiente para llamar a los directores y evacuar las consultas. Si no, es una carrera de locos, no dan los tiempos; va a pasar lo mismo que con el fideicomiso: nos vamos a trancar porque para algunas cosas necesitan 21 votos, y como no se los vamos a dar ahí se complica todo.

Antes de la zona azul, discúlpenme, miren un poco a la ciudad y arreglen las calles, no le podemos seguir cobrando impuestos a la gente. Incluso, una zona azul para las motos, siendo que si un motociclista agarra un pozo queda arriba de un eucalipto. No seamos malos, primero arreglemos las cosas y después cobremos. No estoy en total desacuerdo con la zona azul, es muy atendible lo que dicen, pero vamos a dejar de exprimir a la gente. Por ahora eso, señor presidente, muchas gracias. Gracias al Ejecutivo.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Vamos a intentar no repetir las preguntas. Tiene la palabra el señor edil Dighiero.

SR.DIGHIERO: Seré breve, señor presidente. Antes que nada, agradezco al Ejecutivo por permitir esta instancia de diálogo entre dos organismos de gobierno. Aquí no hay un controlador y un ejecutor, aquí estamos las dos ramas del gobierno intercambiando posiciones y dudas, respecto a una gran deuda que tiene Paysandú, como es la racionalización del tránsito. En ese sentido, me felicito por pertenecer a la fuerza política que ha llevado a estos ciudadanos a ejercer posiciones de gobierno.

Ahora a las preguntas. En primer lugar, no conozco demasiado el mundo, pero Paysandú es la única ciudad –hasta esta idea– donde alguien que viene de visita se encuentra con una flecha de frente que le impide seguir. En todas las ciudades del mundo, el acceso hacia el centro es rápido, y que después el turista salga como pueda, pero acá es al revés: que entre como pueda y después le doy el acceso rápido para que se vaya. Felicito a los compañeros por esa sugerencia.

En segundo lugar, no veo contemplado, por lo menos no lo han explicitado, lo que para mí es el corazón de las ciudades modernas ambientalmente amigables, y es el tema de las ciclovías. Paysandú tiene la complicación de las siete cuchillas o siete cerros, lo que hace que las ciclovías deban ser muy bien estudiadas, sobre todo cuando se dirigen hacia el noreste de la ciudad, donde hay que elegir muy bien las calles para hacerlo.

En tercer lugar –esta pregunta también va dirigida respecto a esa consultora; felicito que la hayan contratado–, no veo el fomento de los edificios de estacionamiento en la zona azul, en el centro de la ciudad, y las posibilidades de que con prerrogativas impositivas se usen las manzanas del centro que en Paysandú están desocupadas sobre todo en la zona azul. Son los dos planteos que quería hacerles. Nada más. Muchas gracias por estar acá.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra el señor edil Quequín.

SR.QUEQUÍN: Muchas gracias, señor presidente. Primero, agradecer al Ejecutivo, al compañero Andrés Piaggio y al doctor Álvarez Petraglia por las expresiones brindadas; nosotros compartimos la mayoría de ellas. Sinceramente, todos sabemos –no es nuevo– que Paysandú ha colapsado en el tránsito, por lo tanto, estamos todos de acuerdo con buscarle una solución. Básicamente, la preocupación que tenemos –no fue mencionada– es sobre el ingreso de los camiones pesados, sí se sugirió que Copay circule por un solo lado para tratar de no estacionar y evacuar así la flota de transporte de pasajeros. Pero, particularmente, quiero saber si en ese recorrido que

ingresarán los camiones, tienen planeado –reitero, no se dijo– algún estacionamiento hacia un lado u otro, porque entendemos que hay camiones de gran porte con zorras y me parece que va a ser muy difícil de transitar por el ancho de las calles que todos conocemos. En el caso de que ingresaran por ahí deberían buscar, de repente, estacionar en una sola mano, incluso también prever cuando se dobla en las esquinas; no sé si lo tuvieron en cuenta. Esa es una inquietud.

Por otro lado, sabemos que esas calles son para tránsito liviano, por lo tanto, el ingreso de camiones va a traer aparejado algún gasto para la Intendencia, en cuanto a infraestructura. No sé si tienen pensado que las empresas se hagan cargo de algún costo porque, de lo contrario, lo tendrán que pagar todos los sanduceros. No es que estemos en desacuerdo, pero pensamos en la ciudadanía y en los costos que la Intendencia deberá manejar muy bien.

Asimismo, coincido con el edil Dighiero, me parece que también habría que analizar muy prudentemente las dos ciclovías. En su momento fueron estudiadas cuando se hizo la propuesta de vías rápidas en el fideicomiso y, en ese entonces, también las mencionamos; no dejemos de analizar ese punto de vista. También habría que considerar el tema de las vías férreas. Si bien están descartadas, pensamos que a futuro Paysandú se podrá beneficiar con el transporte férreo, porque el tiempo transcurre muy rápidamente y posiblemente haya una tercera planta de celulosa. Hoy, el Gobierno nacional está manejando una vía de tren específica para un departamento y, seguramente, como ya lo mencionó acá el Ejecutivo, me parece que el puerto se va a ver beneficiado en varios sentidos: por el dragado, por la descarga que se está manejando, que crece en un porcentaje adecuado y creo que se va a seguir apostando a eso, porque sabemos que las fábricas en Paysandú están pasando por un mal momento. Me parece que no hay que descuidar las vías férreas porque son un medio de transporte mucho más barato que los camiones, entonces, a corto plazo o en el próximo período, se le debería dar viabilidad al ferrocarril para el transporte.

Por último, quiero decir que se debería analizar esta propuesta y debería haber un acuerdo político, ¿por qué digo esto? Porque hemos visto –y todos los que tenemos 30, 40 años trabajando en esto lo sabemos– que a veces se hacen obras espectaculares y muy buenas, pero resulta que cambia el color político, no le gusta y rompe lo construido simplemente por llevar la contra. Y puedo nombrar dos o tres, porque no me quiero extender. Recordemos que calle Montecaseros se cortó hace unos años porque hubo accidentes de tránsito y fallecieron algunas personas; al arquitecto Belvisi le parecía conveniente cerrarla –y todos estábamos de acuerdo– y se cerró. Cuando asumió el doctor Larrañaga, lo primero que hizo fue abrirla; yo no sé si estuvo bien o mal, simplemente es un ejemplo. ¿Qué sucede con esto? Se pierde plata, paga la Intendencia y pierde todo Paysandú. En el Gobierno de Lamas se hicieron plazoletas, quedaron bárbaras, pero se ve que no se planificaron bien porque también allí hubo accidentes; se perdió plata que pagó Paysandú. Cambia el Gobierno, se invierte dinero y se vuelve a tirar y a gastar. Lo que estoy diciendo no es para poner palos en la rueda ni mucho menos, nosotros siempre estamos para construir, para aportar en lo que podamos y tener una visión a futuro. Bienvenido sea el Plan Estratégico de Obras, pero me parece que deberíamos tener un debate más profundo en el buen sentido y tratar de

aportar. Que sea una solución definitiva para todos a largo plazo, y que el próximo Gobierno, sea del color que sea –de nuevo el Frente Amplio, el Partido Nacional o el Partido Colorado– respete el acuerdo que haya hoy y se mantenga en el futuro. Simplemente eso. Muchas gracias.

(Pasa a desempeñar la presidencia la señora edila Ortiz)

SRA.PRESIDENTA (Ortiz): Tiene la palabra la señora edila Gómez.

SRA.GÓMEZ: Muchas gracias, señora presidenta. En primer lugar, quiero agradecer, tanto al señor Andrés Piaggio como al doctor Álvarez Petraglia, a quien voy a darle un doble agradecimiento por los siguientes motivos. Los primeros días de junio fuimos a la oficina del doctor Álvarez Petraglia a plantearle un problema que se estaba dando a nivel de los taxistas –fui en nombre de mi compañera Valeria Alonzo–; recibió nuestra propuesta y nos atendió en forma inmediata.

En segundo lugar, quiero decir que con el compañero Porro presentamos una moción, en la cual sugerimos no estacionar en uno de los lados de calle 18 de Julio –no voy a dar los motivos porque están en la moción. Queremos saber si eso puede ser posible. Cuando el estudio llegue a nuestras manos –sé que es muy serio–, lo vamos a analizar como nos gusta y daremos nuestra posición, pero hay una cosa que nos preocupa desde ahora y tiene que ver con la salida de la industria pesada; ese cambio no nos gusta mucho, digo la verdad.

Por otra parte, estoy totalmente de acuerdo con el tema de las ciclovías, pero me interesaría que se profundizara, de ser posible, en los centros educativos para estimular un poco a los estudiantes –los de ciclo básico las utilizan mucho– y así reducir el uso de motos en esos lugares.

También quisiera saber si una vez que se implemente este cambio en el tránsito de la capital departamental –sabemos que esto conlleva un cambio cultural muy importante en todos nosotros; voy a ser la primera que entre a contramano, eso está cantado–, se puede dejar estipulada una prórroga de unos cuantos meses para que las multas no corran enseguida. Muchas gracias.

SRA.PRESIDENTA (Ortiz): Tiene la palabra el señor edil Pizzorno.

SR.PIZZORNO: Gracias, señora presidenta. En primer lugar, darle la bienvenida al Ejecutivo, gracias por tenernos en cuenta y darnos su punto de vista.

En segunda instancia, voy a coincidir con la posición de diario El Telégrafo respecto a priorizar las calles Cerrito y Varela, porque me parecen más acertadas. Esa es una opinión, lógicamente que ustedes tienen la suya, pero es bueno dejar asentado lo que uno piensa y explico por qué. Cerrito tiene una situación un tanto similar a la de calle 19 de Abril; al llegar a avenida Salto también se tranca porque se convierte en doble sentido, por lo tanto, la gente que va hacia el sur se encuentra con que Cerrito viene hacia el norte, con el agravante de que allí no hay semáforos y eso implica que sea una esquina muy complicada, demasiado. Al cambiarse el flechamiento hacia el centro, se solucionarían varios problemas y quedaría más ágil esa esquina de avenida Salto y Cerrito. En primer lugar, se solucionaría el problema de la única cuadra doble mano que está entre Lucas Piriz y Larrañaga. La gente que viene por Guayabos hacia el sur, cuando dobla a la derecha, queda trancada –a no ser que vuelva hacia el norte– y tiene que salir por esa cuadra de doble sentido; si fuera flechada hacia el sur, se solucionaría el problema.

Por otra parte, la gente que viene por Doctor Roldán, entra a la ciudad perfectamente de cualquier manera; es mejor de la manera que está ahora porque tendrían que doblar una cuadra y tomar calle Montevideo que, según me dicen, va a ser preferencial, así que doblarían con el semáforo que ya está instalado y tomaría nuevamente una calle preferencial. Cambiar Varela sería lógico, en vista de que se cambia Cerrito. Lo que no me queda claro es por qué el flechamiento sería solamente hasta 18 de Julio, porque de cambiarse una calle lo lógico sería que se hiciera de bulevar a bulevar, más si sigue flechada.

En realidad tengo miles de detalles más por preguntar, pero por el momento gracias, señora presidenta.

SRA.PRESIDENTA (Ortiz): Tiene la palabra la señora edila Alonzo.

SRA.ALONZO: Gracias, presidenta. Mi pregunta es si los vecinos que están dentro de la zona azul van a estar contemplados por algo o van a tener que estacionar su vehículo a cuatro cuadras del domicilio.

SRA.PRESIDENTA (Ortiz): Tiene la palabra el señor edil Berretta.

SR.BERRETTA: Muchas gracias, señora presidenta. Gracias a los representantes del Ejecutivo que están presentes hoy. Son varias las preguntas que tenemos. Sin lugar a dudas que el tema del tránsito no es de hoy, esto comenzó a gestarse en el período pasado, en la administración Bentos, y por eso me parece importante resaltar esa continuación de estos grandes proyectos de cambio del tránsito. La anterior administración del Partido Nacional contó con el asesoramiento del ingeniero Lucas Facello, consultor de seguridad vial, quien realizó un proyecto que abarca todo lo que se está planteando en el día de hoy. Quiero saber qué pasó con ese proyecto, si se desechó y hay uno nuevo. Quiero saber qué antecedentes tiene esta nueva consultora que ustedes contrataron y si se hizo un llamado a licitación para su contratación. Me pregunto de dónde van a salir los 400 mil pesos que, según dicen, va a costar este plan.

Por otro lado, ¿quién asesora a la Intendencia de Paysandú en materia de tránsito para realizar estos cambios planteados? ¿Hay un estudio realizado? Sabiendo que estamos a pocos meses de su supuesta implementación –realmente no se puede correr porque este tema es muy delicado, ya sabemos lo que ha sucedido en Montevideo con el corredor Garzón y eso nos tiene que bastar de ejemplo, porque como bien decía el curul del Partido Colorado, el que termina pagando es el pueblo–, es importante conocer si se hicieron las consultas pertinentes al Centro Comercial, a las emergencias móviles, a Bomberos y a Copay, para conocer los perjuicios que pueden generar estos cambios en el tránsito.

Ustedes dijeron que el señor Coelho fue a hacer una capacitación, quisiera saber qué rol cumple en materia de tránsito. Y también me preocupa enormemente lo que ya dijeron la mayoría de los compañeros: el tránsito pesado dentro de la ciudad. ¿Ustedes se hacen responsables de posibles accidentes de tránsito y del caos que se pueda llegar a generar con este tema? Sin lugar a dudas que el tránsito pesado dentro de la ciudad genera muchas alarmas y, sobre todo, en zonas donde hay muchos niños. Hacer un flechamiento de esta naturaleza necesita mucha educación y creo que no se puede hacer de un día para otro, tenemos que estar todos preparados. Me parece que falta trabajar en ese sentido y esperamos que nos hagan llegar a los ediles la información pertinente porque, como bien se dijo, somos parte pero también somos contralores, para eso nos votó la población.

Por último, me parece fundamental, antes de empezar a hablar del tránsito, tapar los pozos que hay en todos los barrios de la ciudad, porque es el gran caos de nuestra ciudad y la gran preocupación que tienen las personas. ¿No sería importante tapar primero los pozos, hacer calles nuevas y luego pensar en mejorar el tránsito? Gracias, señora presidenta.

SRA.PRESIDENTA (Ortiz): Tiene la palabra el señor edil Buchner.

SR.BUCHNER: Gracias, señora presidenta. En primer lugar, agradecer a los compañeros del Ejecutivo por su presencia. La presentación implica, en cierta medida, pensar en Paysandú y su desarrollo en el área del tránsito. El tránsito no se construye solo, se va construyendo también con normativa, con contralor, con verificación, con ponernos de acuerdo en muchos de los aspectos que tienen que ver con cómo nos movemos en la ciudad; cómo nos movemos en esos espacios públicos y de uso común, porque tanto las calles como las plazas son los lugares públicos por excelencia. En consecuencia, el orden, el uso adecuado y consensuado es uno de los mejores aspectos de convivencia.

Al respecto me siento orgulloso de que se estén poniendo sobre la mesa estos aspectos para que comencemos a discutirlos; eso como primer elemento. Es positivo que esta presentación se esté haciendo aquí, en el seno de la Junta Departamental, donde estamos los representantes políticos de toda la población del departamento. Creo que el Ejecutivo ha dado los pasos correspondientes al conversar también con el colectivo de algunas organizaciones que nuclean los intereses comerciales y sociales del departamento, para poder encontrar la mejor solución posible. Al respecto quiero hacer un par de aportes, que entiendo pueden ser de consideración. Así como yo creo que en el transporte colectivo –y en ese privilegio del transporte colectivo que hablaba el Ejecutivo que se quiere llevar adelante– también tenemos que procurar su agilidad. Creo que este manejo de las vías en calles Florida, Leandro Gómez, Zorrilla que se está planteando, va orientado en ese sentido, pero creo que también deberíamos prever alguna alternativa, quizás no paradas en todas o en casi todas las esquinas, como funciona hoy en día el transporte colectivo, porque lo hace realmente lento como alternativa de transporte. Esta es una de las mayores razones de su poco uso, porque muchas veces es más rápido llegar caminando que en el transporte colectivo. Creo que tenemos que darle mayor agilidad para que esto funcione y que sea considerada la posibilidad de un mejor ordenamiento en el tema de las paradas.

Otro aspecto que quiero compartir es, en términos generales, la preocupación por el transporte pesado en el centro de la ciudad. Sin duda que es algo que me aflige, pero también reconozco que pueden ser pasos intermedios hacia el logro de una solución final. Quisiera saber si se ha planteado la solución final para el ingreso al puerto y en qué etapa o en qué plazos se podría estar planteando. También si está previsto el acceso al puerto de las industrias que se encuentran más allá de N.º 9, básicamente Ancap, ALUR, Azucitrus, dado que Doctor Roldán no es calle de tránsito pesado. Es decir: ¿cuál sería el nivel de acceso de camiones para esas industrias?

Por otro lado, está la preocupación referida a las ciclovías, pero ya fue planteada por el edil Dighiero y la edila Gómez. Así que las consultas van por ese lado.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra la señora edila Silva.

SRA.SILVA: Gracias, señor presidente. Agradecerles la presencia y la posibilidad de estar intercambiando opiniones. Muchas de mis preguntas han sido contestadas. Quiero preguntar qué significa ampliar la carpeta de rodadura de la calle Leandro Gómez.

En cuanto a los ómnibus ¿qué se va a implementar para que la gente deje de usar su vehículo particular y comience a tomar ómnibus? Se habló de que sea un transporte serio, eficaz y que cumpla con los horarios, pero creo que solo con eso no alcanza. El edil Mauro Buchner habló de las paradas y estoy totalmente de acuerdo, era uno de los temas que quería mencionar, pero me parece que habría que agregarle algo más para que la gente decida dejar su auto en su casa y tomar el transporte colectivo, porque en estos momentos no lo está haciendo. Además, ir desde calle Soriano al centro lleva cinco, seis minutos, caminando normalmente. Entonces, en ese caso, me interesaba mucho el transporte colectivo de Salto, que había disminuido y bajaron el valor del boleto para incentivar su uso, pero no sé qué otro estímulo se podría utilizar al respecto. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra el señor Martínez.

SR.W.MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor presidente. Saludo y agradezco al Ejecutivo su comparecencia para asesorarnos y evacuar algunas preguntas. Mi preocupación y la de la población es saber si Vialidad se trasladará para atrás de Ancap como está previsto. ¿Cómo se implementará el traslado de la maquinaria pesada hacia la ciudad, hacia el centro, cuando vengan a realizar los trabajos? Porque vienen a cinco o seis kilómetros, y también quiero saber el costo que significará venir desde tan lejos, dado que el nuevo acceso a Paysandú no está hecho para tránsito pesado. Entonces, esa es una gran preocupación.

Por otro lado, me preocupa si no se ha tenido en cuenta estudiar la posibilidad de crear un estacionamiento en la manzana de Ituzaingó, Felippone, 25 de Mayo y Juncal, dado que allí vamos a tener la Terminal, el Estadio Cerrado, parque Artigas y un liceo. Sería fundamental el estacionamiento en esa zona para cuando se realicen campeonatos o espectáculos. Eso sería fantástico. Y en el centro sería importante poder aprovechar parte de la instalación donde está el CAIF, pegado al Banco de Seguros, ya que esa parte pertenece a la Intendencia. Se podría estudiar la posibilidad de hacer un estacionamiento que fuera de 18 de Julio a Rincón, utilizando alguna parte de Turismo, CAIF y alguna otra sección más que pertenezca a la Intendencia. Esa es la segunda pregunta.

La tercera es si al hacer preferencial calle Montevideo, tuvieron en cuenta la feria de los martes, jueves y domingos, que es importante y muy tradicional para Paysandú. Por ahora, muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra el señor edil Colacce.

SR.COLACCE: Gracias, señor presidente. Primero agradecer la presencia del Ejecutivo departamental en sala, lugar sin duda para debatir estos temas que apuntan a mejorar la calidad de vida de los sanduceros. Me parece muy bien, en ese sentido, hacer una pequeña introducción.

Como legislador joven me he preocupado siempre por mirar hacia adelante en lo que hace a Paysandú, con una mirada, si se quiere, a 30 años. Y, en ese sentido, comparto con el Ejecutivo departamental la visión técnica en estas cosas, pero, sin duda, va a requerir de legislación, sobre todo de algunos decretos. Me parece que sería muy bueno remitir todo lo que se hable en sala

a la Comisión de Tránsito para continuar debatiendo y estudiando en profundidad estos temas, porque creo que en pocas horas no se puede arreglar lo que durante tantos años se ha hecho consuetudinario y habitué de cada ciudadano. En ese sentido, escuchaba atentamente.

Tengo un estudio que se realizó en el 2010 sobre el impacto que tendría la semipeatonal en Paysandú que, sin duda, trajo cambios que a veces son molestos, pero son necesarios al fin. En uno de esos estudios de impacto se hablaba de la prohibición de circulación y estacionamiento de camiones, semirremolques, tractores, acoplados o zorras con capacidad de carga superior a 3.5 toneladas –esto está en la Resolución 3394– y, justamente, escuchando con atención, me preocupaba que una de las propuestas de desviación del tránsito pesado sea por calle Washington porque está en esta resolución. Me parece que hay un choque, si se quiere, de intereses entre una resolución del Ejecutivo departamental y algún decreto del Legislativo. Hay que hilar muy fino y estudiar, precisamente, si en esa desviación del tránsito pesado a calle Washington se tuvieron en cuenta estos estudios que, sin duda, son importantes, ya que la implementación de la zona azul provocará que muchos autos tengan que estacionarse en calle Washington porque no está tan alejada del centro; esto llevará a que confluyan o convivan con el tránsito pesado que sale del puerto. También está el tema del gasto o la inversión que se va a generar en esa zona para una solución que no va a ser definitiva, como lo explicaban los técnicos, sino que será transitoria. Sugerimos hacer un estudio y creo que deberíamos esperar el resultado del mismo –parece que el Ejecutivo ya tiene contratada una consultora–, para ver si arroja los mismos datos que tiene el Ejecutivo y si coincide con la realidad que se ha planteado acá.

Me parece importante, vuelvo a destacar, que hay cosas que en lo personal compartimos y mucho, pero se necesita –en eso sí el Ejecutivo está abierto al diálogo y nos parece muy bien– hacer algunos aportes que llevaré personalmente a la Comisión de Tránsito para no quitarles más tiempo.

Mi pregunta es si han tenido en cuenta las cosas que he dicho sobre esa resolución y el problema que podría acarrear el tránsito pesado en el centro de la ciudad. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra la señora edila Ruiz Díaz.

SRA.RUIZ DÍAZ: Gracias, presidente. Indudablemente, como la mayoría de los compañeros, agradezco esta instancia de presentación de los cambios y mejoras viales que se vienen para nuestra ciudad.

Vaya si habrá para preguntar, pero en este momento la única pregunta que me interesa hacer es si cuando los directores ingresaron a las distintas oficinas de Tránsito y Movilidad Urbana: ¿encontraron el famoso proyecto, tan promocionado por el Gobierno departamental anterior, en el que trabajó Facello? Creo que en muchas circunstancias la gente nunca entendió la finalidad de ese proyecto y su implementación. Supongo que hasta el día de hoy más de un vecino se está preguntando qué significado tienen las líneas de diferente color que están pintadas en distintos puntos de la ciudad; eso nunca quedó claro. Sobre esa base me interesaría saber si todo este cambio que se está planteando tiene alguna conectividad con el proyecto anterior, si es que se encontró. Nada más, muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Tiene la palabra la señora edila Teske.

SRA.TESKE: Gracias, presidente. Agradezco la presencia del doctor Álvarez Petraglia y del ingeniero Piaggio. Coincido en la preocupación por las

modificaciones en el tránsito de Paysandú que, indudablemente, son totalmente necesarias. Muchas de las preguntas que tenía han sido planteadas por otros señores ediles.

Me quedan dos preguntas claves, que creo son muy importantes. Una es con respecto a la avenida Doctor Roldán donde, más allá de los inconvenientes iniciales que pueden surgir por el cambio de flechamiento –que sería lo menos importante– yo me pregunto: ¿qué va a pasar con un flujo que se volverá, seguramente, muy rápido? Porque las velocidades que están determinadas en la avenida Roldán personalmente me parecen un poco excesivas, y esto significaría cruzar avenida Salto y seguir dándole al acelerador; es bastante complicado. Seguramente, me dirán que en avenida Roldán no dan los anchos, en ese tramo, para hacerla doble vía hasta avenida Salto, por lo menos, hasta el nudo del inicio de la actual doble vía. Me pregunto si no será posible angostar un poco las aceras porque, tal vez, quitándole medio metro de cada lado o un metro, y poniendo vallas para que los automóviles no puedan invadir, por ese lado se podría hacer algo. De esta forma no solo tendríamos un acceso un poco más civilizado, sino que también –no sé si se tuvo en cuenta, ustedes seguramente todavía estarán recogiendo opiniones– atendemos la opinión de los vecinos de avenida Roldán, en ese tramo en el que se suprimió la doble vía, porque genera enormes inconvenientes, ya que acceder a una vivienda que esté entre avenida Salto y N.º 1 o N.º 2, significa tener que dar una vuelta de varias cuadras. Es generar inconvenientes para los negocios y para los pequeños comerciantes que están trabajando allí. Lo planteo y lo dejo sobre la mesa para pensarlo.

Lo otro que me preocupa –me está preocupando ahora cuando todavía no se ha iniciado la reestructura– son los cruces de avenida Salto de sur a norte, porque en las horas pico, especialmente, son sumamente difíciles de cruzar. Mi pregunta es si no se debería poner semáforos en todas las esquinas de avenida Salto y seguramente deberían estar muy sincronizados para posibilitar el flujo necesario. Estas son las grandes preocupaciones que tengo, respecto a lo que estuve leyendo. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Señor Balparda: ¿usted pide la palabra para hacer una aclaración?

SR.BALPARDA: Para hacer una pregunta. Si a esto le vamos a dar el tinte político que quiere la señora edila, lo hacemos. Yo le puedo decir que lo que están haciendo de calle 19 de Abril es la última parte del proyecto de la Administración Bentos, que yo no la voy a defender, así que no pienso votar. Hay empleados de la Intendencia que lo saben y el actual intendente, Marco García, está en conocimiento, por lo tanto, que le informe su bancada. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Esta es una sesión especial, no es resolutive, simplemente venimos a escuchar la palabra de los técnicos y los ediles a hacer preguntas. No tengo más ediles anotados para hacer uso de la palabra, esperamos las respuestas.

SR.PIAGGIO: Intentaremos responderlas a todas. Primero que nada, y como norma general, para que se entienda de qué estamos hablando, todas estas propuestas que hacemos las ponemos ad referendum del informe de la consultora; que quede claro que planteamos todo esto y vamos a ver la viabilidad que tiene, si es viable o no. Segundo, hemos escuchado a todo el mundo –no sé a qué viene el tema que planteó el edil– y, en base a las opiniones, hicimos estos planteos; no son del Frente Amplio, ni del Partido

Nacional ni del Partido Colorado, para nosotros no tiene nada que ver, son planteos que hacemos como ciudadanos de Paysandú y entendemos que hay que hincarle el diente.

El doctor Tortorella, en su momento, había planteado calle Cerrito y calle Independencia y nosotros lo consideramos y lo ingresamos al fideicomiso. No es nuestro ánimo, bajo ningún concepto, tomar medidas buenas o malas de acuerdo al color político, absolutamente nada que ver; al contrario, estamos sumamente agradecidos por los aportes que todos nos han hecho. De las preguntas que nos han formulado, algunas las vamos a contestar y otras serán incorporadas para estudiarlas porque no estaban consideradas. Esa es nuestra forma de trabajar, nuestra actitud frente al trabajo que estamos haciendo, en este caso, para el gobierno de turno, pero estamos trabajando para Paysandú. Quiero que esto quede claro desde el principio, porque si no se presta a cosas que no son.

Con respecto a la peatonal 19 de Abril, no sé si entendí bien, pero creo que se dijo que esa obra se hubiera podido dejar para más adelante, que no era una obra de prioridad. Esto lo he escuchado varias veces y quiero decirlo claramente: la peatonal 19 de Abril era la sexta cuadra de un proyecto que la Administración Bentos planteó para ese lugar. Si nosotros no hacíamos esa cuadra, estábamos en falta con el FDI y tendríamos un puntaje malo, teníamos que terminar la obra. Aparte, lo dijimos desde el primer día que vinimos a esta Junta, nosotros tenemos la intención de que las obras se hagan, independientemente de quién esté gobernando. Si la administración anterior había presentado esa obra, había que terminarla, porque así se debe trabajar. No se puede cambiar, como decía el edil Quequín, cuando viene otro gobierno, no es así.

Respondo enfáticamente lo que planteó un edil en cuanto a qué pasó con el estudio que hizo Facello, si cambiamos todo. No. Se consideró todo el proyecto que elaboró Facello con seriedad, porque se realizó un estudio profundo; si se encontró o no, no lo sé, pero todos los técnicos de la Intendencia que conocían el estudio hecho por la anterior administración, participan en esta e incorporamos todo lo realizado anteriormente, no se dejó nada de lado. Lógicamente, hay que hacer algunos cambios, por ejemplo, los estacionamientos de motos que están en la acera norte de calle Florida, porque estamos planteando hacer una senda para el transporte colectivo, pero no es porque estemos haciendo cosas en contra de la anterior administración, es porque la lógica indica que lo tenemos que hacer. Insisto en ese concepto: estamos trabajando para la ciudad, no para alguien en particular y quiero que quede claro.

Plantearon también el tema de calle Cerrito. Nosotros leímos, como todos, el editorial de diario El Telégrafo, y lo primero que hicimos fue tomar las sugerencias y empezar a estudiarlas, porque el mismo diario afirmó lo que yo dije, que tenemos la obligación de considerar todo, y es cierto. Cada vez que hay un planteo tenemos la obligación de estudiarlo y, si es bueno, incorporarlo; como el del edil Tortorella, el de Facello y todos los que nos parezcan adecuados. En particular, y en una primera instancia, con respecto a ese planteo yo tengo mi discrepancia, pero no sé si tengo razón yo o El Telégrafo –diré cuáles son las discrepancias y después las vemos. Está planificado, para el año 2019, hacer calle Cerrito en su totalidad, pero tengo la impresión de que esta calle es un conector de los barrios porque atraviesa todos los barrios

cooperativos. Por lo tanto, no parece adecuado hacer el ingreso a la ciudad en ese lugar porque estaría poniendo tránsito rápido en el medio de todo el barrio cooperativo; no puedo hacer el ingreso a la ciudad atravesando AFE, cuando me están diciendo –según el Focem II– que se puede recuperar. ¿Voy a hacer el ingreso a Paysandú por las vías de AFE? Es mi percepción, pero lo incorporamos y se lo planteamos a esta empresa para que estudie la alternativa; si dice que es preferible por Cerrito, se hará, porque yo no soy el dueño de la verdad, simplemente estoy dando mi opinión sobre este tema. No concuerdo con el editorial de diario El Telégrafo, puedo estar equivocado, pero sí digo que ese dato se tomó, se ingresó y se está estudiando; que quede claro.

Se habló de la administración de la zona azul. Acabamos de decir que aún está a estudio, todavía no está resuelto. Nadie pretende dejar sin trabajo a nadie, al contrario, creemos que lo vamos a mejorar. Federico ha estado estudiando distintas alternativas para impulsarlas desde la Intendencia, pero tenemos que administrarlas distinto. La forma en que lo vamos a hacer todavía no está definida, está a estudio.

Planteaban por qué el flechamiento de calle 19 de Abril terminaba en calle Florida. Insisto que esto está a estudio. Se han planteado varias cosas: algunos sugerían cambiar todas las flechas de calle 19 de Abril, otros planteamos llegar hasta Florida. El razonamiento que hacemos –insisto, ni siquiera digo que hay que cambiar las flechas de calle 19 de Abril, digo que lo planteamos– es que las calles 19 de Abril y Montevideo trabajan en paralelo, si alguien quiere atravesar la ciudad rápidamente, lo hace por calle Montevideo; 19 de Abril se va a transformar, desde avenida Salto hasta calle Florida, en una vía de tránsito más lenta. Lo mismo sucede con Florida y 18 de Julio: si alguien quiere pasear va por 18 de Julio; si quiere andar rápido va por Florida. Este caso es igual: Montevideo será una calle más ágil y 19 de Abril más lenta. Esto va en consonancia con lo que planteaba la señora edila Teske, tenemos que empezar a disminuir la velocidad en 19 de Abril a partir de avenida Salto; la vamos disminuyendo lentamente con distintas medidas, hasta llegar a calle Florida. ¿Qué pasa? Dos o tres cuadras antes de llegar a Florida, a través de ingeniería vial, comenzamos a desviar el tránsito. Cuando llegás a Florida, ya sabés que tenés que doblar: si querés ir al sur, doblás a la derecha y tomás Montevideo; si querés ir al norte, doblás por Uruguay. Y nuestra intención en calle 19 de Abril, entre Florida y 18 de Julio, es hacer algo parecido a lo que hoy se está haciendo en la peatonal hasta Leandro Gómez. ¿Qué buscamos con calle 19 de Abril? Hacer, por ejemplo, estacionamientos en escamas, así se enlentece definitivamente el tránsito y prácticamente no llegás a 18 de Julio. Es lo que se está pensando. Insisto, está a estudio, tengan en cuenta eso.

Calle Leandro Gómez y avenida bulevar Artigas. Decían que cuando lleguen los ómnibus a bulevar Artigas se va a crear un problema. Señores: ocurre exactamente el mismo problema que si llegas por avenida España, es más grave que ingresar por Leandro Gómez. Entonces, el problema lo tenemos y hay que buscarle soluciones, de nada sirve exclamar y rasgarse las vestiduras; hay que buscar la solución menos grave de todas. Si vas con el ómnibus por Leandro Gómez, al llegar a bulevar Artigas, accedes más fácilmente que si llegas a la esquina de avenida España; no digo que es lo ideal y que va a ser todo un mar de rosas, digo que va a ser menos traumático.

Por otro lado, el planteo de las calles Cerrito y Salto, Mauá y Salto, lo anotamos para estudiarlo, porque esas esquinas no estaban incluidas en este plan. Lo mismo con Washington y Joaquín Suárez; lo tomamos.

Con respecto a que el horario de descarga va hasta las ocho horas, estamos absolutamente de acuerdo y es totalmente real. Ahora, entendámonos, esto no se aplica en Paysandú desde hace 20 o 30 años. Entonces, no es fácil imponer que, desde ahora en adelante, se cambie todo y que todos trabajen de madrugada. Nosotros lo hacemos, pero ¿quién aguanta el atropello? Mejor dicho, no lo hacemos porque no aguantamos la atropellada. Tenemos que ser coherentes y, en forma progresiva, ir tendiendo hacia ese cambio. Yo sé que esto no es lo ideal, por eso dije que era transitorio, lo ideal es el polo logístico y no ingresar más al centro de la ciudad. O sea, a mí me interesa que no se detengan en la foto, sino que vean la película entera. Nosotros vamos a empezar por esto para ir cambiando una mala costumbre de los sanduceros; porque acá son la una o las dos de la tarde, están entrando los gurises a la escuela, y tenemos un camión parado en lo de David Kanovich descargando cosas, y no es que David sea malo, es que estamos mal acostumbrados y no se aplica la ordenanza que mencionaban los ediles. Vamos a empezar a aplicarla. Inicio requieren las cosas. Yo no digo que sea lo ideal, insisto.

Respecto a los camiones en la ciudad, es lo que más nos preocupa a todos, pero creo que es hacernos trampa al solitario, porque yo me pregunto: que circulen los camiones por el obelisco, por el Yacht Club y por el parque de los niños ¿no es circular por la ciudad? Eso es estar en la ciudad. Lo que estamos sugiriendo es cambiar el recorrido tres cuadras, y los estaríamos llevando a lugares por donde transita menos gente que por donde pasan hoy. En este caso, también miren la película, porque esto no es lo ideal, es algo provisorio. Ya lo dijimos, nosotros aspiramos a que cuando esté el acceso al puerto, salgamos por el anillo. Eso es lo que dijimos al principio. Transitoriamente, y hasta tanto se logre, planteamos esta solución que entendemos que es mejor que la otra. Le vamos a plantear a la consultora la preocupación del edil Tortorella, que es estudiar el ingreso por la playa, pero, desde mi punto de vista, por la playa no deberían ingresar camiones.

Se mencionaba el mantenimiento de las vías de tránsito. La Intendencia de Paysandú, en la semana anterior a turismo, hizo toda la rodadura de la playa, pero hoy está toda rota porque esos mismos camiones la rompieron en menos de seis meses. Entonces, ese problema es real, la Intendencia está atendiendo toda esta problemática. Lo que hicimos fue empezar a negociar y a pedirles que colaboraran un poco, porque hasta ahora no han colaborado con nada: cero peso, ahora podrían empezar a colaborar. Sería bárbaro decir “cortamos, no pasemos por acá o pongan la plata”, pero no es así, todo necesita un período de adaptación y nosotros empezamos a tirar de la madeja, vamos a ver hasta dónde llegamos; intentemos hacerlo bien. De todas maneras, insisto en que va a ponerse a estudio el recorrido.

Respecto a los tiempos, les digo que la empresa consultora –si mal no recuerdo– tiene doce semanas para trabajar, tres meses, y ya va corriendo la segunda. O sea que estamos hablando de que en octubre vamos a tener todo pronto y Federico Álvarez Petraglia se está encargando de ver la parte legal, las ordenanzas, para que, llegado el momento, ustedes las vayan conociendo. Se está trabajando y nosotros nos hemos puesto como objetivo el 1.º de enero,

porque pensamos que en la vida tenemos que ponernos fechas, de lo contrario, es como un compromiso sin multa: no tiene sentido. Por eso nos fijamos fechas, pero si no llegamos, no pasa nada, nadie se va a morir, lo extenderemos un mes más, pero vamos a ponernos un objetivo razonable: seis meses. No es tanto lo que hay que hacer para implementar todo esto.

Sobre la zona azul sugirieron no cobrar sino darle más a la gente. Aclaro que la zona azul no busca recaudar, seguramente no ingresará un peso a la Intendencia de ese estacionamiento, va a quedar todo en la gente de administración, en la gente que está trabajando hoy o en la empresa que lo haga. De hecho, estuvimos hablando con la empresa que atiende una zona azul de Montevideo, de calle San José, y nos decía que la empresa se hace cargo de pagar todo y a la Intendencia le toca el 0%. Lo que interesa es que las cosas funcionen bien. Esto de la zona azul no es un tema de recaudación, sino que lo que busca es descomprimir y que se haga bien. Esto lo uno con el tema de los estacionamientos; tenemos que fomentar la actividad privada, como varios plantearon acá. Si nosotros ampliamos esa zona azul, sabiendo que en el día de hoy se pagan \$27 por cada media hora; \$54 por cada hora y \$432 por ocho horas, quiero saber si a los privados no les va a interesar tener un auto que pague \$400 por día. Entonces, empieza a ser un negocio apetecible para el sector privado. Nosotros entendemos que, con estas pequeñas medidas, ya estamos incentivando al negocio privado, porque como hoy por hoy se estaciona en cualquier lado y todo es gratis, a quienes invirtieron en estacionamientos privados malos, no les ha ido bien. Ahora, al estar la zona azul, si vas al centro, ¿vas a pagar \$50 para estacionar al aire libre o pagas lo mismo y lo tenés en un estacionamiento privado? Creemos que esta es una forma indirecta de favorecer la inversión privada, lo cual nos interesa. Es muy lindo decir que la Intendencia va a hacer un estacionamiento privado y que después lo va gestionar, pero la Intendencia tiene una incapacidad de gestión en muchas cosas que son sumamente importantes. Entonces, hay que tener cuidado con estas cosas.

Sobre los pozos, es cierto lo que dicen, no lo voy a desconocer, pero, entendámonos: el tema pozos es un tema endémico de la ciudad de Paysandú que se viene arrastrando desde hace 30 años y se ha querido ir solucionado con los famosos bacheos. Pero estos famosos bacheos, desde mi punto de vista, son pan para hoy y hambre para mañana, porque duran lo que dura un suspiro. Nosotros estamos haciendo un relevamiento de toda la ciudad, sabemos que es complicado, pero la intención es encarar este problema con soluciones más definitivas, aunque tal vez no se pueda hacer tanto. Desde una óptica personal, y como ciudadano, les digo que despojen esto de todo tinte político. Veo que hay una especie de carrera por ver quién hace más calles, sin importar la calidad de lo que se hace, y esto nos lleva a que, año a año, la ciudad esté cada vez más detonada. Y ojo que esto no es responsabilidad de nadie en particular, es responsabilidad de todos los sanduceros. Tomo el guante de los pozos y lo único que puedo decir es que se está haciendo un estudio profundo del tema y, en breve lapso, van a tener un estudio parecido a este. No pido que estén contentos con eso...

En cuanto a espaciar las paradas del transporte colectivo, el edil ya lo había planteado en la Comisión de Tránsito, por lo tanto, ya se ingresó y se mandó la inquietud a Copay.

La solución del tránsito del transporte pesado –lo acabo de decir– no es la ideal.

A Azucitrus, debido a la obra de Doctor Roldán, se le tiene que hacer una salida, se está planificando hacerla por calle 31. Esta es una obra que se tiene que terminar antes de fin de año porque está dentro de la obra del PDGS (Programa de Desarrollo y Gestión Subnacional); la harían por bulevar Artigas e ingresarían por esa zona.

Cuando dije ampliar carpeta de rodadura –pregunta que realizó la señora edila Silva–, me referí al lugar por donde circulan los autos, de cordón a cordón –esos son más o menos ocho metros. Hoy por hoy, se estaciona de los dos lados, o sea que se están ocupando cinco metros y se termina transitando por tres, cuatro metros. Si sacamos el estacionamiento de un lado, estamos ampliando en dos metros por donde ruedan los autos, por eso es que, con esta medida, ampliamos la carpeta de rodadura.

“Incentivo para el transporte público”. Sí, hay que hacer mucho más. Hemos estado hablando con centros educativos, se está viendo la posibilidad de hacer alguna prueba con algún CAIF; se está estudiando. No les puedo dar soluciones hoy porque estaría mintiendo, pero sí, hay que hacerlo.

“La feria de los martes, jueves en calle Montevideo”. Es cierto, hay que estudiarlo.

Sobre el transporte pesado que pasaría por Washington, sugirieron esperar a la consultora. Acá se va a esperar a la consultora para todo. Es lo que dije al principio, no se hará nada hasta que la consultora no dé su opinión. Entonces, vamos a esperar, que no quepa duda sobre eso. Ahora cuando hablamos del tránsito pesado por calle Washington, estamos hablando a la altura de calle Libertad; nada que ver con el microcentro. Estamos lejísimo del microcentro, o sea que no afectaría lo que es el transporte. Con respecto a la doble vía en Doctor Roldán, no lo teníamos considerado, pero lo estudiaremos. Ciclovías. Dentro del contrato con esta empresa hay un punto aparte: tiene que presentar una red de ciclovías en todo el microcentro. Tiene que estudiarlo.

“Previsión de estacionamiento en zonas de acceso pesado”; es una alternativa. Se va hacer todo este estudio porque, por ejemplo, ahora se pidió al puerto conocer todos los transportes que están accediendo a él.

Respecto a las vías férreas, se tienen en cuenta. De hecho, en el estudio que comenzó la semana pasada de los accesos al puerto, hay un ítem especial que trata sobre los transportes de la vía férrea. O sea que eso está considerado.

Con respecto al acuerdo político estoy absolutamente de acuerdo, por lo que dije al principio. No puede ser que cada vez que cambie un gobierno, esto cambie. Estamos presentando algo para acordarlo entre todos, pero muchas veces nosotros notamos, desde el punto de vista técnico, que las pasiones políticas desbordan el amor por Paysandú. Esa es la realidad de lo que nosotros vemos desde afuera. Y, discúlpenme que se los diga tan de frente, pero se enardecen tanto en lo político que pierden de vista el objetivo mayor, que es que la ciudad esté bien. Hablo en general.

La sugerencia de no estacionamiento en un lado de 18 de Julio, la tomamos.

Por otro lado, se dijo que los vecinos de zona azul se verán perjudicados, en determinados momentos. Ahora, recuerden que la zona azul tiene un horario, es de 12:00 a 6:00 horas, si mal no recuerdo. No es que no

vayan a poder estacionar frente a la casa ni nada por el estilo, en ese horario, van a tener que buscarle la vuelta, pero eso ocurre en todas las ciudades donde existe zona azul; no hay otra. Y, ¡jojo! no comparo con Montevideo, comparo con Salto. La zona azul actual de Salto tiene las mismas dimensiones que esta, o sea que no hay excusa.

Lo de Lucas Facello ya lo dije, lo tomamos en cuenta.

Sobre los antecedentes de la consultora, les digo que es una consultora internacional, de hecho, es la que ganó el estudio de los accesos al puerto en la ANP y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o sea que antecedentes le sobran. Si tiene antecedentes suficientes para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y para la ANP, se me ocurre que también los tiene para nosotros. ¿Cómo se le paga? Con el fideicomiso.

Todo lo que estamos planteando son puntos del fideicomiso, se hace con dinero del fideicomiso. Como por ejemplo, se acaba de comprar una máquina de pintar calles con ese dinero.

En cuanto al tránsito pesado dentro de la ciudad, creo que ya lo contesté...(Interrupción del señor edil Martínez).

SR.W.MARTÍNEZ: Falta contestar lo referido a maquinaria vial.

SR.PIAGGIO: Eso no lo sé. Preferiría que lo contesten desde Obras, que son los que realmente manejan ese tema. Vialidad se va para los galpones de Ancap, eso ya se firmó. La logística no te la puedo contestar yo, sí sé que ellos, en este momento, están trabajando de una forma que tratan de dejar la maquinaria en lugares cercanos a las obras. Es decir, tienen distintos puntos, no siempre, pero muchas veces es así. Pero eso no te lo puedo contestar yo.

SR.ÁLVAREZ PETRAGLIA: Simplemente, quiero agregar algo sobre la preocupación de algún señor edil sobre la empresa que se contrató. Como bien decía Andrés, es una empresa reconocida, con trabajos en el exterior. Es reconocida, a tal punto que fue una contratación directa hecha por la Intendencia y no fue observada por el Tribunal de Cuentas. Pasó por el cernidor del Tribunal de Cuentas, razón por la cual, creo que desde ese punto de vista podemos quedarnos tranquilos, en cuanto a la solvencia de la empresa y a la regularidad del procedimiento para su contratación.

Solamente dos o tres cosas para agregar. Respecto a la zona azul –que algún señor edil planteaba y también Andrés mencionaba–, reiteramos que estamos absolutamente desconformes de cómo funciona hoy día. Es más, tanto en Tránsito como en Movilidad Urbana, en algunos días, recibimos de cinco a diez personas que venían a protestar, justamente, porque fueron multadas porque no encontraron a la persona que cobra el estacionamiento en la zona azul. Indudablemente, tenemos que hacer un cambio radical importante. Creemos que la base de ese cambio, depende de un sistema informático distinto, pero que integre –como decíamos desde un principio– a las personas que están trabajando en este perímetro. Por supuesto que será complicado, pero hay dos soluciones. Desde el punto de vista de la ingeniería vial sería facilísimo: hacemos zona azul y no nos importa para nada las personas que están trabajando como cuidacoches. En ese aspecto –digamos, políticamente–, este Gobierno no va a optar por una solución de ese tipo porque sabemos que las 126 familias que trabajan en ese lugar, solamente tienen como ingreso ser cuidacoches; consecuencia de la gran crisis del 2001, 2002 de este país. Razón por la cual nosotros reiteramos que las soluciones las vamos a discutir con los ediles y con la agrupación de cuidacoches que se

está formando en Paysandú. He participado en alguna reunión con ellos, incluso los vamos a invitar para que lo discutan en la Comisión de Tránsito, Transporte y Nomenclátor de la Junta, para que ellos también puedan dar su opinión y puedan ser parte de la solución, y no del problema.

Con respecto a los estacionamientos privados, bien decía Andrés, y el economista Gastón Núñez hacía una aclaración –que me pareció importante– en la reunión que se mantuvo en el Centro Comercial e Industrial de Paysandú, cuando establecía que en la Ley de Promoción de Inversión también existen exoneraciones tributarias muy importantes para los emprendimientos que traigan aparejado todo el tema de estacionamientos, incluso hasta subterráneos. Desde la Intendencia, lo vamos a intentar dentro de las posibilidades que tenemos, porque tenemos posibilidades tributarias reducidas pero bueno, a nosotros nos interesa. Es incuestionable lo que dijo Andrés, nosotros no podemos gestionar estacionamiento, apenas podemos gestionar lo elemental de la Intendencia, menos nos vamos a poner a gestionar estacionamiento. Pero sí nos interesa que los privados puedan invertir con un incentivo por parte del Estado, dirigido a este tipo de actividad, tanto a nivel nacional como a nivel local, a través de las exoneraciones que se puedan hacer por parte del Gobierno departamental.

Y, por último, así no los aburro más, con respecto al transporte público –aparte de algunas cosas que ya expresó en su exposición Andrés–, hay algunas iniciativas muy interesantes, que son de autoría del señor secretario general de la Intendencia, el señor Mario Díaz, tendientes a promover el uso del transporte público. No solo con respecto a los CAIF y a los centros de estudio que quedan en el centro de la ciudad y también en la periferia, se planteó la posibilidad de desestimular a aquellas madres o padres que llevan de a dos o tres niños en moto, facilitándoles algún tipo de pase libre o de pase subvencionado, reitero, para desestimular el transporte de esos niños en moto de forma totalmente irregular, dándoles la posibilidad de utilizar el transporte colectivo como una forma segura de acceder a su centro de estudio.

Aparte de eso, también el señor secretario general de la Intendencia ha promovido alguna otra idea, que estamos manejando con Copay, para que el ómnibus vuelva a ser una forma de transporte amigo de la población. Por ejemplo, ver la posibilidad de negociar con Copay, para que algún domingo al mes el transporte colectivo sea gratuito durante todo el día, como una forma de incentivar su uso. Hace años que yo no utilizo el transporte colectivo porque, en realidad, camino, pero existe mucha gente que ha dejado de usar el transporte colectivo y creo que ese tipo de ideas, que no están dentro de las propuesta que vinimos a plantear, acompañan esta transformación de la movilidad urbana para la que es fundamental contar con un transporte colectivo robustecido, que funcione de forma eficiente y que la gente lo sienta como algo que le pertenece y no como algo ajeno, lento y que molesta. Por acá dejaríamos nuestra intervención. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Gentile): Agradecemos a los directores sus explicaciones, esperamos que hayan colmado las expectativas de los compañeros ediles. Se levanta la sesión.

(Así se hace siendo la hora 21:32)