meté un cambio

Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental

montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 1

MONTEVIDEO… ¿CÓMO ESTÁS?



Dr. RICARDO RACHETTI

Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti

www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 1

MONTEVIDEO… ¿CÓMO ESTÁS?

I – SÍNTOMAS.

En los últimos 25 años la administración del Departamento de Montevideo, a cargo del Frente Amplio, se ha caracterizado por el deterioro sistemático en varias áreas claves de los servicios públicos bajo su competencia, acompañado de una imposición creciente de los tributos municipales sobre la población.

En efecto, simultáneamente con el decaimiento de actividades esenciales, como la recolección de residuos, la conservación de las calles, la ineficaz resolución de las ocupaciones de suelos organizadas que dieron lugar a decenas de asentamientos irregulares, el sistema de transporte, la iluminación, el estado de los parques, plazas y espacios verdes en general, el manejo deficiente de los casinos que culminaran con resultancias en sede penal de conocimiento público, el colapso de un ícono emblemático como el Cilindro Municipal, las improvisaciones con rotundos fracasos millonarios en materia de los corredores exclusivos como Garzón y Gral. Flores, así como de otras áreas de gestión que se podrían seguir enumerando, los montevideanos debemos soportar una elevada carga de tributos de origen departamental, en especial la contribución inmobiliaria, los tributos domiciliarios y la tarifa de saneamiento (creada por el Frente Amplio) cuyo ingreso se desvía para financiar cualquier actividad no sustantiva de la Intendencia.

El presupuesto municipal, antes de ingresar a su cargo el Dr. Tabaré Vázquez, primer intendente frentista de Montevideo, era de U$S 85 millones: hoy es de U$S 635 (dato 2013). El endeudamiento corriente de la Intendencia asciende a U$S 212 millones y el financiero a U$S 259,4 millones (dato 2013).

De modo concreto la ciudadanía percibe la situación, la sufre a diario y obra en consecuencia: paulatinamente, opta por abandonar Montevideo, pasando a residir en los departamentos vecinos, Canelones y San José, o aún más distante, en Maldonado.

Podemos sostener que Montevideo es “habitable”, pero ha ido perdiendo el placer y orgullo de pertenencia que generaba otrora. Hoy la ciudad, el departamento, se padecen y distan mucho de ofrecer un panorama digno de aquel orgullo. Con el transcurso de estos últimos años, más bien se han acentuado aristas desagradables que a veces nos muestran una cara irreconocible de Montevideo, que se ha ido consolidando bajo la parsimonia y miopía política de la fuerza de gobierno para modificar este rumbo.

La basura se acumula en todos lados; persisten cerca de 200 basurales endémicos aún después de 25 años en el poder; ahora también proliferan los microbasurales, especialmente alrededor de los contenedores. Los hurgadores son la expresión de un problema crónico, el cual está lejos de ser resuelto por falta de voluntad política.

El tránsito es caótico, desordenado, con ocurrencia de accidentes gravísimos que no son comunes en capitales que pretenden una calidad de vida para su población en estándares de aceptación mundial.

El transporte pùblico es lento, ineficiente, caro, con unidades donde la limpieza brilla por su ausencia y son altamente contaminantes, además de la carencia de confort.

Los pavimentos están deteriorados, las veredas son un desastre, muchas fachadas de casas y edificios muestran signos de vetustez y abandono.

Muchas plazas, parques y monumentos públicos presentan un estado deplorable, fruto de la desidia oficial y el vandalismo que ésta induce.

La falta de alumbrado público contribuye con la proliferación de la delincuencia.

El tercer nivel de gobierno debe comenzar a funcionar de forma efectiva, aplicando el principio descentralizador y dejar de ser un simple mostrador, donde el vecino presenta sus aspiraciones, quejas y reclamos, los cuales —en su gran mayoría— son derivados al Palacio Municipal (centralización), desde donde se dará o no respuesta, quedando la ciudadanía de rehén en un marco institucional plagado de incertidumbres.

II – #METÉ UN CAMBIO.

Los montevideanos queremos cambiar esta situación. Queremos que se mejore la gestión departamental, que sea más eficiente, más moderna y transparente, y menos costosa.

Por eso la razón de este documento. En él los vecinos encontrarán expuestas nuestras ideas y propuestas, para que las consideren. Y si hemos coincidido con sus anhelos, puedan decidir con su voto el 10 de mayo apoyar nuestro Programa de Gobierno Departamental para el quinquenio que se avecina, con la certeza de estar optando por un candidato serio, abierto a la comunidad, que sabe interpretar sus necesidades y que es garantía de honrar la confianza depositada por ustedes.

El Vicepresidente de la República, Raúl Sendic, se precia de haber dicho en su momento que el Frente Amplio ganaba las elecciones de Montevideo hasta presentando una heladera de candidata. Ahora se han expresado la Senadora y actual candidata a Intendente por el FA, Lucía Topolansky, y el actual Senador y ex Presidente José Mujica, tratando al Partido de la Concertación y sus candidatos como “boniato impresentable” y “payasos”.

Y así sigue Montevideo —y sus habitantes— sufriendo los embates de una fuerza política donde los sectores dominantes practican un proselitismo basado en la confrontación con puño cerrado y la descalificación sistemática de sus oponentes, acicateando diferencias artificiales entres unos y otros, que agravan las fisuras de una sociedad que le cuesta reencontrarse consigo misma.

En ese terreno jamás nos encontrarán. Por tradición e ideología, somos constructores de transformaciones profundas que moldearon el Uruguay moderno y dieron al Departamento de Montevideo el perfil de una urbe ejemplar a nivel mundial, que hoy nos muestra una cara muy distante de aquella “Tacita de Plata”.

En esa línea, el Partido Colorado comparece de nuevo ante la ciudadanía con un militante de base, surgido de las nuevas generaciones, el Dr. Ricardo Rachetti, a quien hoy esta colectividad lo respalda como candidato único del Partido en el marco de la Concertación, en la seguridad de brindarle a la ciudadanía un genuino representante partidario y digno heredero de las más ricas tradiciones que vinculan al Partido con este departamento.

Un vecino como todos, formado y criado en sus entrañas, que ha desarrollado su vida, carrera profesional, laboral y familiar reivindicando su pertenencia a un Departamento cuya realidad quiere cambiar, que tiene ideas propias, ganas, entusiasmo y la audacia necesaria para ir por este desafío, con una visión de futuro creativa que el equipo de

técnicos que lo acompaña contribuye a delinear en un conjunto de iniciativas concretas, de avanzada y factibles.

Con Rachetti, Montevideo va a recuperar su dignidad. Los habitantes de nuestra ciudad recobrarán la confianza en que **sí se puede**, que las excusas y dilatorias para no hacer se cobijan en el aparato burocrático, ineficiente y clientelar montado por el Frente Amplio en estos 25 años de inoperancia casi absoluta en la capital del país.

Montevideo supo construir la Rambla Sur (en ocho años), el Estadio Centenario (en ocho meses), el Velódromo, el Planetario —que acaba de celebrar los 60 años de su inauguración y aún hoy es digno de la admiración internacional—, el Cilindro Municipal que a esta Administración se le cayó encima y cuyo salvataje político y económico fue asumido por ANTEL en abierta violación al artículo 190º de la Constitución (prohibición de realizar negocios ajenos al giro) y cuyo costo podría duplicar seguramente lo anunciado, pero que ahora el actual Poder Ejecutivo parece revisar con absoluta razón, en virtud de otros planes de real urgencia como la Educación, Salud y Seguridad Ciudadana.

Fueron épocas donde se trazaron y construyeron amplias y arboladas avenidas, que han sido capaces de sostener hasta hoy (!) los flujos crecientes de tránsito merced a la capacidad visionaria de sus impulsores de hace décadas, de proyectar ciudad a largo plazo con prescindencia de ventajas políticas, siendo la última gran construcción la "vía rápida" de Avenida Italia, proyectada originalmente para llegar hasta el puerto pero que el Frente Amplio ha ignorado desde que asumió el Ejecutivo comunal. En su lugar, dedicó recursos con financiamiento externo para llevar adelante un fracaso vial millonario como el corredor exclusivo de la Avenida Gral. Eugenio Garzón, y suerte similar ha seguido el homólogo de la Avenida Gral. Flores. O la actual ampliación de un tramo de Bulevar Gral. Artigas, que se mantiene en obras y con gastos extraordinarios millonarios, producto de imprevistos por el refuerzo de la sub-base de hormigón que es necesario construir para mitigar las vibraciones de la circulación vial por encima de la 5ª Línea de Bombeo de OSE, que corre por la acera oeste de dicho bulevar.

Montevideo fue la primera ciudad de América del Sur en contar con servicio de alcantarillado, desde 1856 (la célebre y hoy peligrosamente deteriorada Red Arteaga). Desde ese entonces a la fecha, la red se ha ido ampliando en las últimas cuatro décadas con financiamiento del BID y la creación de la Tarifa de Saneamiento (2001), cuyos ingresos terminan diluyéndose en otras necesidades no sustantivas de la Intendencia.

No podemos dejar de mencionar el hito fundamental de la modificación de la red de saneamiento con la construcción del emisario subacuático y planta de tratamiento de Punta Carretas (Programa de Saneamiento Urbano I), que tuvo en el gobierno colorado de la época un fuerte impulsor, dejando expedito el camino para alcanzar una cobertura del servicio que pocos años más tarde ya rondaba el 80% de la población servida con colectores de saneamiento.

Dicha obra permitió mejorar la calidad de las aguas y playas de la costa este hasta el Arroyo Carrasco. No obstante, doce años más tarde (en noviembre de 2003), a partir de su inauguración, una obra de esta importancia para la ciudad se encuentra sin seguro. El motivo: el Banco de Seguros del Estado no procedió a su renovación, en virtud de fallas detectadas en su estructura y filtraciones a través de las juntas de unión de los caños que forman el emisario, sin que a la fecha el Frente Amplio se haya dispuesto a resolver esta problemática, que tenderá a agravarse con el transcurso del tiempo. ¿Será otro colapso en puerta como el del Cilindro Municipal?

Montevideo exhibe, además, un magnífico puerto, el Palacio Legislativo, el Palacio Piria (hoy sede de la Suprema Corte de Justicia), el Palacio Taranco, la Torre de las Telecomunciaciones y una serie innumerable de edificios emblemáticos, 22 kilómetros de rambla hacia el este del departamento, con hermosas playas y mejores vistas.

III – LAS CLAVES.

Ese Montevideo no fue fruto de la casualidad, de "un viento de cola" favorable o producto de una sumatoria de emprendimientos fortuitos. Muy por el contrario, fue la obra orquestada por grandes maestros que la dirigieron de manera planificada y sapiente, como Cravotto, Villamajó, De los Campos, Ricaldoni y una serie de grandes administradores como Fabini, Acosta y Lara, Barbato, Aquistapace y Lanza, entre otras personalidades que le dieron vida y contenido a la ciudad y sus habitantes.

Por años, durante el siglo XX, el funcionamiento eficaz y austero de la Intendencia Municipal, capaz de orientar, promover y ejecutar obras civiles y servicios públicos, explicó la edificación y desarrollo de una ciudad limpia, marítima y turística, culta y apacible, que fue modelo de calidad de vida y patrimonio que promovió el orgullo de su población.

Hoy la iniciativa y el empuje de los montevideanos deberían verse facilitados por los adelantos tecnológicos. Sin embargo, no es así.

¿Por qué no tener cruces de avenidas a desnivel, semáforos inteligentes, medios de transporte que utilicen carriles rápidos y no sean contaminantes? ¿Por qué no tener una ciudad limpia, donde la recolección de residuos no constituya un drama crónico y donde las calles se laven diariamente?

Es hora de que Montevideo recupere su audacia, su capacidad de liderar el país —honrando su capitalidad—, de desarrollar un proceso de mejora continua, con capacidad de imaginar y anticipar.

Para ello es necesario una administración sana, transparente, moderna y eficiente, en donde la Intendencia, además de proyectar, concrete obras racionales, perfeccione los servicios a su cargo y alcance **a todos** sus habitantes, especialmente a los sectores socialmente más vulnerables, sin exclusiones.

En los últimos años, Montevideo experimentó grandes transformaciones. Por una parte, éstas representaron beneficios y progresos para sus habitantes. Pero otras vinieron acompañadas de una problemática social, económica y cultural compleja, caracterizada por cambios nuevos no deseados que, hasta hace un tiempo, eran impensados:

a) el decaimiento y despoblación de barrios que otrora fueron prósperos desde el punto de vista inmobiliario y comercial;

b) la migración de sectores de la población que, desde el área rural o de otras zonas de la ciudad, por razones económicas o sociales, generaron el fenómeno de los asentamientos. Hoy aún existen 134.000 personas viviendo en asentamientos irregulares, en condiciones indignas que lesionan nuestra sensibilidad batllista;

c) el crecimiento de la actividad portuaria y el incremento productivo ha afectado el tránsito, con la presencia cada vez mayor de camiones de carga. Ello, sumado al aumento del parque automotor, ha convertido al transporte público en un medio lento y poco atractivo, llevando a un cambio en la elección de los modos de transporte;

d) el crecimiento de centros comerciales en muchas zonas ha cambiado los hábitos de desplazamiento de muchos sectores de la población, que ya no tienen como único destino el Centro de la ciudad;

e) el impacto ambiental derivado del crecimiento de los residuos urbanos, golpeó sobre las vetustas instalaciones o procesos para la recolección, tratamiento y disposición final, cuya vida útil no va más allá del 2022 y exigen respuestas a corto plazo;

f) el aumento del informalismo asociado fundamentalmente a los llamados vendedores ambulantes, hurgadores y "servicios" (limpieza de vidrios a automóviles) que se ofrecen en plena vía pública, principalmente a cargo de niños y jóvenes, así como similar situación se da con los espectáculos espontáneos de artistas ambulantes;

g) la creciente sensación de inseguridad que lleva a que la sociedad civil no solo exija de las autoridades más acción sino que incorpora elementos de seguridad en las construcciones y los vehículos (alarmas, rejas, cabinas de seguridad, vigilancias privadas), y donde la Intendencia no puede ser prescindente, debiendo involucrarse y aportar las soluciones desde su ámbito de actuación;

h) la llegada de grandes cadenas hoteleras y lujosos cruceros que nos obliga a tener una ciudad "turística",que combine una oferta atractiva entre sus antecedentes coloniales y la arquitectura del Siglo XVIII con el resto de los sitios de interés cultural, recreativos, comerciales y de gastronomía, en tanto que dichas actividades constituyen una oportunidad de trabajo para muchos, que no debe ni puede desaprovecharse; y finalmente

i) la existencia de una ciudad partida en dos: una parte de ella con servicios funcionando y otra donde faltan los más elementales. Una suerte de ciudad intramuros: de Av. Italia al sur, y otra de extramuros, al norte y el oeste.

Estas grandes transformaciones, sumadas a otras, determinan un impacto muy importante para el departamento. Exigen a la Intendencia de Montevideo y al Tercer Nivel de Gobierno evolucionar para **cumplir** con los cometidos que la ciudadanía tiene derecho a recibir. Pero, por sobre todo, la obligan a tomar decisiones, a actuar y a recuperar la audacia.

¿Puede el Frente Amplio exhibir una prueba que constituya una garantía del cambio que se impone en Montevideo, tras 25 años de mostrar una gestión que se reproduce como una fotocopia en cada lustro, de manera absolutamente conservadora?

¿Sus actuales candidatos de cara a las Elecciones Departamentales de mayo 2015, qué hicieron para modificar la realidad de Montevideo o qué acciones públicas asumieron para señalar sus diferencias con el proyecto político impuesto en esta capital desde hace 25 años?

Llegó la hora de animarse. Llegó el tiempo de remover al Frente Amplio de la conducción de Montevideo. Llegó tu oportunidad. **#METÉ UN CAMBIO.**

IV – MONTEVIDEO, COMO TÚ LO QUIERES.

Esta es nuestra **propuesta** y nuestro **compromiso** con la ciudadanía. Nuestro objetivo: llevar a Montevideo a liderar nuevamente en el país y en la región.

La mejora de la calidad de vida de sus habitantes depende de factores económicos, sociales y de las condiciones ambientales y físicas espaciales.

Y es allí donde comienza el rol de la Intendencia y del Tercer Nivel de Gobierno. El trazado de la ciudad; las pautas en el uso del suelo; la densidad de la población y edificación; la existencia de equipamiento urbano; el acceso a los servicios públicos y demás actividades del ser humano (esparcimiento, deportes, educación, salud) componen la habitabilidad del gran hogar que nos alberga a todos, *Montevideo, como tú lo quieres*.

Para ello, en el corto plazo, nos proponemos:

1. **LIMPIAR LA CIUDAD.** Recolección de residuos todos los días, incluso domingos y feriados. Supresión de la clasificación de residuos en la vía pública.
2. **INCREMENTAR LA ILUMINACIÓN PÚBLICA.** Ampliación a áreas menos servidas, espacios públicos, edificios con valor patrimonial y monumentos, utilizando luminarias de última tecnología.
3. **CONTINUAR CON EL PLAN DE SANEAMIENTO.** Completar el Programa de Saneamiento Urbano hasta llegar al 100% del área urbana. Implementar un plan de urgencia para la recuperación inmediata de la infraestructura con deterioro. Disponer una Auditoría sobre lo actuado con relación al Emisario Subacuático de Punta Carretas.
4. **DISMINUIR LA CARGA IMPOSITIVA.** Dar estímulos a pagadores con historial al día y a quienes paguen por adelantado. Revisión de la base tributaria y generar condiciones que limiten el ciclo de deudores crónicos.
5. **REDUCCIÓN SUSTANTIVA DEL PRECIO DEL BOLETO.** Como meta se llegará a **un boleto que no supere los $ 18**. Reformulación del Sistema de Transporte Metropolitano. Universalización del sistema de tarjeta prepaga en dicho Sistema.
6. **IMPULSAR UNA SOLUCIÓN PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO CON LA MIRADA EN EL LARGO PLAZO.** El fracaso de los corredores implementados a nivel de superficie, obligan a repensar las diferentes alternativas que la tecnología ofrece a nivel mundial, que son factibles de aplicar en Montevideo, sin prejuicios ni preconceptos, y —por ende— sin descartar ninguna solución, pero que resuelva la dinámica proyectada del funcionamiento del sistema de transporte propio del departamento y con alcance metropolitano.
7. **IMPLEMENTAR UN PLAN URGENTE PARA LA RECUPERACIÓN DE PAVIMENTOS.** La conservación de pavimentos en la ciudad —excepto las obras ejecutada con recursos BID— ha venido en franco descenso, con múltiples intervenciones de carácter provisorio (bacheo), que determinan un estado general mediocre de la trama vial, que es necesario comenzar a revertir desde las principales vías de tránsito.
8. **CONTINUAR CON EL PROGRAMA DE LA CENTRAL DE MONITOREO Y CONTROL DEL TRÁNSITO.** De reciente licitación, se trata de un proyecto en línea con la modernización de los sistemas de gestión de la ciudad, que debe ser profundizado en su alcance y funcionalidades.
9. **IMPLEMENTAR LA CENTRAL DE MONITOREO Y VIDEOVIGILANCIA DEPARTAMENTAL.** Contribuir a la seguridad ciudadana, a través de un sistema de monitoreo mediante videovigilancia de espacios, equipamiento urbano y en medios de transporte público, incluyendo taxis.

10. **RESIGNIFICAR EL ROL DE LAS POLICLINICAS.** Incorporar sus servicios dentro del Sistema Nacional Integrado de Salud. Implantar el Programa de las Plazas de Integración Social.
11. **RETORNAR A LA ÓRBITA DEPARTAMENTAL LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LAS PLAZAS DE DEPORTES.** Gestionar la transferencia de las Plazas de Deportes de la órbita departamental, para su gestión por parte del Gobierno de cercanía desde los Concejos Municipales.
12. **PROFUNDIZAR EL TERCER NIVEL DE GOBIERNO.** Se desarrollará una auténtica descentralización incrementando los cometidos de los Municipios, dotándolos de la autonomía presupuestal acorde a sus realidades y transfiriendo los recursos humanos y tecnológicos adecuados para el desarrollo de su gestión.
13. **MANEJO PRESUPUESTAL CON ABSOLUTA TRANSPARENCIA.** Implementar una herramienta de gestión estratégica que permita la presentación de la información presupuestal agregada por actividad, con indicadores de rendimiento y productividad en función de Metas y Objetivos expresados con precisión en unidades físicas y monetarias, que pueda ser accesible a la ciudadanía mediante internet, a los efectos de asegurar el control corriente de la gestión del Ejecutivo del Gobierno departamental, así como de los ocho Municipios.
14. **AUDITORÍA EXTERNA.** En virtud de la situación presupuestal que muestra la Intendencia, disponer la realización de una Auditoría Externa que establezca con claridad la regularidad de las actuaciones llevadas a la fecha por sus autoridades responsables, y como resultado de la misma —entre otras medidas— se dispondrá el análisis de la racionalización del gasto departamental con el objeto de generar ahorros genuinos que puedan ser redistribuidos para actividades sustantivas.
15. **POLÍTICA DE OPTIMIZACIÓN DEL CAPITAL HUMANO.** Limitar el ingreso de funcionarios potenciando las competencias de la plantilla estable, reforzando sus aptitudes con mayor capacitación y recursos tecnológicos. El ingreso de los absolutamente necesarios se realizarán por concurso en todas las circunstancias.

Asumimos, pues, un **compromiso** concreto de acciones, un pacto con los ciudadanos basado en objetivos, resultados y plazos, para así poder erradicar los problemas endémicos que afectan a Montevideo. Se reforzará el control y la capacidad de gestión del Ejecutivo comunal, articulando iniciativas privadas y municipales y creando una conciencia colectiva de cuidado en los vecinos, que permita desarrollar una ciudad moderna, segura, iluminada, limpia y descontaminada. A tales efectos, aguardamos involucrar desde el primer momento a los trabajadores de la Intendencia, contribuyendo a revalorizar desde la óptica de la ciudadanía su rol como actores de primera línea al bien de los servicios públicos de competencia departamental.

La génesis de este contrato, de manera insoslayable, supone un compromiso con la **transparencia** y **austeridad**, llevando adelante las auditorías necesarias y rindiendo cuentas de nuestra gestión en forma permanente y amigable para la población de Montevideo.

En el largo plazo convocamos a todos a replantear la ciudad.

Montevideo necesita de una real transformación, determinando objetivos que estén dentro de las posibilidades de gestión de un Gobierno Departamental.

En la capital coinciden los tres niveles de gobierno.

Por un lado la Intendencia debe transferir más cometidos a los Municipios.

A la vez, Cultura, Vivienda, Salud, Transporte, Obras Viales, Asistencia Social y Casinos, son solo algunos de los aspectos en los que la gestión nacional y departamental se superponen en Montevideo. Duplicando esfuerzos en las mismas áreas solo se logra ineficiencia e incorrecta utilización de recursos humanos, económicos y materiales.

Por eso será necesario establecer, con la más amplia participación política y social, cuáles son los ámbitos de gestión nacional, departamental y municipal, y celebrar los convenios correspondientes, incluyendo además otros actores públicos y/o privados en el marco de las atribuciones dadas por el marco legal a los gobiernos departamentales.

Esto necesariamente irá unido a un cambio en la filosofía de administración, en su relación con los ciudadanos, en la adecuación de sus fines, en la modernización de su funcionamiento, en su vínculo con el gobierno nacional y los demás agentes sociales, gremiales y políticos.

Para la agenda del Montevideo que proyectamos hacia el futuro, deberemos generar todos los ámbitos de discusión y decisión participativos, que conduzcan a dar acertada respuesta a los siguientes desafíos:

1. definir cuáles son los cometidos y las prioridades que debe tener el Gobierno departamental;
2. determinar qué es lo que la población entiende le genera valor y cuál es la modalidad más eficiente para satisfacer sus necesidades; y
3. diseñar el proceso que sirva para alinear la organización a las metas y valores que se establezcan, en acuerdo con la comunidad a la que se le brindar los servicios definidos, con sus respectivos estándares de calidad prefijados.

Para hacer de esta propuesta una realidad, para alcanzar el Montevideo como tú lo quieres, en mayo **#METÉ UN CAMBIO.**

meté un cambio Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental
montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 2
PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRANSPARENCIA



Dr. RICARDO RACHETTI
Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti
www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 2

PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRANSPARENCIA

I – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

En los últimos 25 años, la gestión de la Intendencia de Montevideo se ha caracterizado por: Un importante déficit acumulado que en los últimos 5 años – 2009 – 2013 [1] - ha ascendido a U$S 165.8 millones incluyendo los aportes del BID mal contabilizados como ingresos y no como financiamiento del déficit.

Escasa —por no decir nula— transparencia de la gestión demostrando un total desinterés por la genuina preocupación de los montevideanos en saber en qué se gastan los tributos municipales. Basta con decir que la última Rendición de Cuentas publicada en el sitio web corresponde a la del año 2010.

Inobservancia del artículo 214º de la Constitución de la República en los términos exigidos por el artículo 128º del TOCAF en cuanto a la preparación de las metas programadas y cumplidas de los "Objetivos y Metas" que impide la visualización del costo de las mismas, lo cual ha sido reiteradamente observado por el Tribunal de Cuentas de la República, sin que ello haya motivado acción alguna por parte del FA.

Pésima calidad de gestión evidenciada —por señalar tres aspectos sustantivos— en la mala actuación de los Municipios convertidos en meros escalones del aparato burocrático departamental; un Plan de Desarrollo Ambiental que no resuelve eficazmente los problemas de limpieza e higiene del departamento y un Plan de Movilidad Urbana que ha quedado trunco en virtud del estrepitoso fracaso de su obra emblemática, el Corredor Garzón.

Nula mejora de la administración de los recursos y gastos municipales que impide la visualización correcta de los fondos que ingresan y su destino; de lo que se gasta; cómo se gasta y en quién se gasta. A vía de ejemplo, la ejecución 2013 del Programa de Saneamiento Urbano (PSU)[2] no incorpora como ingresos propios la totalidad de los mismos por U$S 66,6 millones, sino exclusivamente U$S 5,4 millones, ni incluye como costo la amortización de los préstamos del BID Saneamiento II y III por U$S 13,3 millones, lo que determina que el déficit de la Intendencia Central no ascendió a U$S 33,0 millones (sobre un total de U$S 35,8 millones) sino a U$S 80,9 millones, siendo el superávit del PSU de U$S 53,2 millones, demostrando un inaceptable desvío de los fondos y una "maquillada" situación de la Intendencia Central.

Un aumento en términos reales de los Ingresos, desde 1990 al 2013, del 84,3% (+65,6% de considerar exclusivamente los Ingresos de origen departamental) con una tendencia creciente en la presión tributaria acompañado de un 100% en los Gastos y de un escaso 60% en las Inversiones.

Un crecimiento de las personas que habitan en Asentamientos Irregulares que ascienden a más de 134.000, de las cuales casi el 50% tiene menos de 14 años.

[1] Última Rendición de Cuentas disponible.

[2] La IMM presenta tres programas: Intendencia Central, Saneamiento Urbano y Movilidad Urbana.

La presencia constante de hurgadores en carros tirados por animales, en una actividad que si bien es honesta no contribuye a cortar el círculo de la pobreza, a lo que se agrega la compañía de menores en abierta violación a las normas laborales de protección a la infancia.

II – ESTRUCTURA TRIBUTARIA.

RESULTADO 01/01/2013 31/12/2013	PESOS	DÓLARES	GLOBAL	% S/ing.total
Ingresos presupuestales	**13.004.057.563**	**634.870.750**	**100,00%**	
1. Origen Dptal.	10.951.751.158	534.675.153	84,22%	
2. Origen Nacional.	1.190.732.931	58.132.741	9,16%	
3.Aporte BID Plan Movilidad.	264.799.489	12.927.769	2,04%	
4. Aporte BID Saneamiento.	582.914.529	28.458.455	4,48%	
5.Aporte BID-Merc.Agrícola –C.Vieja.	13.859.456	676.632	0,11%	
Egresos Presupuestales.	**13.736.673.057**	**670.637.751**	**100,00%**	**105,63%**
De Retribuciones Personales	6.275.345.920	306.368.497	45,68%	48,26%
Gastos de funcionamiento	3.620.644.488	176.763.389	26,36%	27,84%
De Inversión	3.264.488.810	159.375.522	23,76%	25,10%
Junta Departamental	302.974.387	14.791.505	2,21%	2,33%
Amort.Préstamos San. II y III	273.219.452	13.338.840	1,99%	2,10%
RESULTADO	**(732.615.494)**	**(35.767.002)**	**-5,33%**	**-5,63%**

De considerar la Ejecución Presupuestal 2013, el Resultado ascendió a un déficit de U$S 35.8[3] millones, equivalente a un 5,6% de los Recursos Totales por U$S 634,9 millones (incluyendo los fondos del BID por U$S 42,0 millones). De excluir éstos últimos[4], el déficit hubiera alcanzado a U$S 77,8 millones, equivalente al 13,1% de los Ingresos.

El déficit presentado por U$S 35,8 millones se desagrega por programas en: Intendencia Central (PIC) U$S 33.0 millones; Saneamiento Urbano (PSU) superávit por U$S 5,3 millones y Movilidad Urbana (PMU) déficit por U$S 8,1 millones.

De considerar que los Ingresos del PSU (cargo fijo, cargo variable, adicional e ingresos por convenios) ascienden, en realidad, a U$S 66,6 millones (y no U$S 5,4 millones) y que corresponde imputársele el costo de la amortización de los préstamos por Saneamiento por U$S 13,3 millones (imputados incorrectamente a la Intendencia Central), los déficits por Programa ascienden a U$S 80,9 millones la Intendencia, superávit de U$S 53,2 millones el PSU y déficit de U$S 8,1 millones de Movilidad, lo que determina un déficit global de la

[3] Según T/C promedio del 2013.

[4] No constituyen Ingresos propios sino recursos de terceros que financian el déficit.

Intendencia Central de U$S 47,9 millones superiores a los que presenta la Rendición de Cuentas. A su vez, de eliminar de los Ingresos los fondos del BID —por no corresponder—, el déficit asciende a U$S 77,8 millones, el cual, con los mismos ajustes mencionados, se desagrega en: U$S 81,6 millones, U$S 24,7 millones y U$S 20,9 millones para el PIC, el PSU y el PMU respectivamente.

Lo expuesto evidencia un desvío de fondos inaceptable del Programa de Saneamiento Urbano a la Intendencia Central y la total falta de transparencia en la gestión. **No caben dudas** de que el concepto de "Participación Democrática" del FA obviamente no es igual al que sustentó y sustenta el Partido Colorado.

Dicho déficit representa un 13,1% de los Ingresos Propios (Departamentales + Nacionales) lo que implica que los montevideanos gastamos más de los que recaudamos, a razón de U$S 213.200 diarios.

Pero eso no es todo. La contraparte natural del déficit acumulado es el creciente endeudamiento, que trepó a U$S 212,2[5] millones al cierre del 2013, de los cuales: U$S 109 millones corresponden a Residuos Pasivos (Acreedores Comerciales impagos); U$S 58,4 millones a Gastos Extra-presupuestales pendientes de pago; U$S 20,9 millones a Acreedores Financieros (de los cuales U$S 14,5 millones y U$S 1,6 millones corresponden al BROU y al BID, respectivamente); U$S 21,8 millones a Indisponibles no Vertidos (básicamente Retenciones por cuenta de terceros) y U$S 2,2 millones a Varios.

A su vez el Endeudamiento Financiero asciende al 31 de diciembre de 2013 a U$S 259,4 millones, que se integra por U$S 234,9 millones del BID (575/OC-UR por U$S 1,8 millones; 948/OC-UR por U$S 66,7 millones; 1.819/OC-UR por U$S 66,6 millones; 2.040/OC-UR por U$S 76,2 millones; 2.605/OC-UR por U$S 13,4 millones y el 2.647/OC-UR por U$S 6,7 millones); U$S 14,5 millones al BROU y U$S 10,1 millones en Documentos y Cheques Diferidos, monto que directamente comprometerá fondos para los años futuros.

Los Ingresos Municipales ascendieron a U$S 592,8 millones de los cuales el 9,8% corresponde al Aporte Nacional (U$S 58,1 millones) que recibe desde el 2006. Los Ingresos de Origen estrictamente Departamental ascendieron a U$S 534,7 millones de los cuales los Tributos Territoriales, Domiciliarios y Vehiculares (Contribución Inmobiliaria, Tasa General y Residuos y Patentes respectivamente) explican el 72,4% de dichos Ingresos (U$S 171 millones; U$S 93,6 millones y U$S 122,3 millones, equivalentes al 32%, 17,5% y casi 23%, respectivamente).

Cabe destacar que, entre otros Ingresos, los correspondientes a Saneamiento ascendieron al 12,5% (U$S 66,6 millones).

Ello significa que los montevideanos pagamos U$S 1.465.000 diarios para sostener un modelo de gestión ineficaz e ineficiente y que genera adicionalmente un déficit de U$S 213.200 por día.

A lo expuesto y ya preocupante, debe agregarse que, a valores constantes, la recaudación de Origen Departamental en el período 2010 - 2013 cae casi un 5% en relación al promedio 2005 – 2009 y casi un 3% en relación al promedio 2000 – 2004.

De considerar que la economía uruguaya va a experimentar un enlentecimiento en los próximos años, la urgencia de hacer más efectivo y eficiente el gasto, sin aumentar la presión tributaria a los montevideanos, más que una necesidad se vuelve una urgencia ética y una responsabilidad política.

[5] Según T/C interbancario vendedor al 31.Dic.2013.

Teniendo en cuenta el crecimiento en términos reales de los Ingresos en el período 1990 – 2013 (79%) es que nuestro Partido Colorado, "escudo de los débiles", decididamente **no** va a proponer crecimiento real de los tributos. Es más: tendrá en cuenta a los buenos vecinos pagadores (con historial al día) para ofrecerles bonificaciones y descuentos toda vez que la Intendencia no cumpla con los plazos dispuestos para el cumplimiento de trámites y permisos.

De igual manera, bonificará en la contribución inmobiliaria o tributos domiciliarios a aquellos vecinos que, preocupados por la calidad de vida de su barrio, realicen en forma individual o colectiva, acciones que mejoren al mismo (mantenimiento de plazas, arbolado, mantenimiento de fachadas de edificios y viviendas, mejoramiento de plazas de deportes; etc.).

III – ESTRUCTURA DEL GASTO.

La estructura del Gasto presenta una alta rigidez con un peso de los Gastos de Funcionamiento (incluidas las Retribuciones Personales y la Junta Departamental) del orden de U$S 498 millones (74,3% del total).

Si se agrega la amortización de deuda —gasto no controlable en el corto plazo— que asciende a U$S 13,3 millones (2%); el 76,3% del total de los gastos termina siendo utilizado en sueldos (45,7%), gastos de funcionamiento (26,4%), Junta Departamental (2,2%) y pago de deuda (2%); deuda que —como ya se expresó— continúa aumentando, año tras año, empujada por los déficits anuales y el financiamiento de bancos.

CONCEPTOS	u$s	%
RETRIBUCIONES PERSONALES	306.368.497	45,7%
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	176.763.389	26,4%
JUNTA DEPARTAMENTAL.	14.791.505	2,2%
INVERSIONES.	159.375.522	23,8%
AMORTIZACION PMOS.	13.338.840	2,0%
TOTALES	**670.637.751**	**100,0%**

A su vez, del total de las inversiones, el 62,2%, 16,2% y 21,6% fueron incorporadas en los programas PIC, PSU y PMU, respectivamente, de lo cual se desprende que la Intendencia Central destinó menos del 15% del Gasto en Inversiones, lo que evidencia la importancia que el actual Gobierno Departamental le otorga a las actividades prioritarias y a las reales necesidades de los montevideanos.

De considerar los gastos como porcentaje de los Ingresos Propios (Departamentales más Nacionales por U$S 592,8 millones, suma de U$S 534,7 millones y U$S 58,1 millones, respectivamente), el FA gasta el 84% de los ingresos en gastos de funcionamiento (51,7% en Retribuciones Personales, 29,8% en Gastos de Funcionamiento y 2,5% en la Junta Departamental) dejando **solo** un 16% para el financiamiento de las inversiones y amortización de deuda. De excluir el pago de la deuda ejecutada en el 2013 (2,3%), el remanente para las Inversiones ascendería a un escaso 13,7% (!), situación que en los próximos años irá empeorando de considerar el nivel de endeudamiento creciente.

CONCEPTOS	u$s	%
RETRIBUCIONES PERSONALES	306.368.497	51,7%
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	176.763.389	29,8%
JTA DEPARTAMENTAL.	14.791.505	2,5%
SUB - TOTALES	**497.923.391**	**84,0%**

Si analizamos los gastos en términos constantes, los mismos, globalmente considerados, aumentaron desde 1990 un 102%, pero los que más crecieron fueron las Retribuciones Personales (106%) y los Gastos de Funcionamiento (155%), en tanto que las Inversiones sólo crecieron un 61%, porcentaje claramente inferior, inclusive, al experimentado en los Ingresos del 79%, o prácticamente igual al experimentado por concepto de Ingresos Departamentales, con un 60%.

Tampoco se puede desconocer el peso de las transferencias a ONGs y otras organizaciones que prestan servicios a la Intendencia sin la debida evaluación de su eficacia y eficiencia.

Un mínimo ahorro posible del 5% en las Retribuciones Personales (por el no llenado del 50% de las vacantes que se generan anualmente, eliminación del 50% en los cargos de particular confianza y contratos especiales) y en los Gastos de Funcionamiento, implicaría una liberación de fondos para actividades sustantivas y/o sociales de U$S 24 millones anuales.

Adicionalmente, si se considera la participación de las distintas actividades en el gasto total —excluida la Junta Departamental—, las que se desenvuelven en áreas **de apoyo** (Secretaría General, Recursos Financieros, Recursos Humanos y Materiales, Planificación; Contaduría General y Desarrollo Económico e Integración Regional), las mismas ascienden al 30,4%.

O sea: casi un tercio de los gastos totales de funcionamiento se ocupan en actividades que no agregan calidad de vida a los montevideanos y tampoco eficiencia ni transparencia a los gastos (!).[6]

Solamente un mínimo ahorro del 10% en las mismas, asegura generar ahorros por U$S 14,3 millones por año, con destinos más significativos para la población.

De considerar Movilidad, Acondicionamiento Urbano y Desarrollo Ambiental, donde se desenvuelven las principales actividades **sustantivas** de la Intendencia, y que representan las áreas de primera preocupación para los ciudadanos, sus gastos alcanzan sólo al 37,5% del total.[7]

Y si observamos a los Municipios, los mismos alcanzan al 12,2%, sin lograr alejarse de una realidad que los convierte en una extensión burocrática de la Intendencia; sin capacidad de desarrollo y de apropiarse de soluciones locales, muy distantes del concepto real de "gobierno de cercanía".

Lo expuesto nos obliga desde un punto de vista ético y de consideración a toda la población del Departamento —hecho que no sucedió con el FA que sistemáticamente no mejoró la programación, evaluación y control de su presupuesto al no incorporar la gestión por

[6] Los porcentajes ascienden a: 7,2%; 4,2%; 10,4%; 1,8%; 0,3% y 6,5% respectivamente.
[7] Los porcentajes ascienden a: 9,8%; 9,5% y 18,2% respectivamente.

resultados— plantear como primera medida la realización de una AUDITORÍA con el fin de conocer exactamente el punto de partida, y en segundo lugar, evaluar la racionalidad de los Gastos de Funcionamiento de manera de volverlos eficaces en el cumplimiento de los objetivos y eficientes en el costo en que se incurre para lograrlos.

IV – TRANSPARENCIA.

Al decir de Fernando Savater ("Ética, Política y Ciudadanía", pág. 53) —concepto que el Partido Colorado comparte en su totalidad— "…*La Transparencia es el pacto de honradez entre el político y el ciudadano*…".

Cuando hablamos de "transparencia" no sólo nos referimos a una cualidad ética o intelectual. Nos referimos a un diseño administrativo que, en función de determinadas estructuras, procedimientos y cultura organizacional, se encuentra abierta espontánea y permanentemente hacia la sociedad a la cual representa.

No creemos en la supuesta "convicción" de las organizaciones y sus gobernantes —de lo cual el FA en sus 25 años de gobierno departamental es un vivo ejemplo— que su gestión es eficiente o que al final de su mandato se podrán realizar las investigaciones que la Junta Departamental considere necesarias al margen de la participación de los montevideanos.

La transparencia conlleva la obligación de rendir cuentas y éstas, a su vez, la posibilidad de responsabilizar a los gobernantes por sus acciones, omisiones y gestiones. *Nuestro Gobierno Departamental NO se escudará en discursos, inmunidades, anonimatos por la falta o demora en la entrega de la información*.

Estos 25 años de Gobierno del FA se han caracterizado por el poder discrecional, la inexistencia de la tolerancia al disenso, la escasa cercanía al vecino, la falta de una conciencia inequívoca para responder por la gestión ante los montevideanos y la carencia de mecanismos eficientes de programación, ejecución, control, evaluación y fiscalización.

La tan mentada "Participación Democrática" del FA para generar mayores niveles de información y comunicación con la población, transparencia en la gestión, fortalecimiento de los gobiernos de cercanía y consulta ciudadana, no se han llevado a cabo en 25 años de gobierno, y las instancias promovidas, como las elecciones de Concejos Vecinales, el Presupuesto Participativo y los Cabildos Municipales, han ido declinando por el agudo descreimiento popular.

Por el contrario, nuestra Administración Departamental se estructurará sobre la base del derecho de los montevideanos y el deber de los gobernantes a la transparencia, lo que implica el reconocimiento de los siguientes derechos:

a. A la información accesible en términos de una expresión clara y atenta a los vecinos;

b. A que cada habitante sea entendido y atendido: el/la vecino/a es la razón de ser del Gobierno Departamental y por lo tanto ésta tiene el deber de informarlo y escucharlo;

c. Activar los procedimientos de control y evaluación de los resultados. No nos limitaremos a proporcionar información veraz, relevante, oportuna y en plazo, sino que también estaremos atentos a sus denuncias y les comunicaremos los resultados de las mismas;

d. Ala participación directa mediante audiencias públicas. Ello conlleva la obligación de nuestros gobernantes a cumplir con el programa y en caso de incumplimiento injustificado, nos comprometemos a removerlos y sustituirlos por aquellos que sí tengan la voluntad, el profesionalismo y la capacidad de liderazgo que se requiera.

Reconocemos la importancia del Gobierno Departamental para la profundización de la Democracia y la defensa de los intereses locales. Creemos en la gobernabilidad democrática y en el ejercicio del poder político basado en los principios de pluralismo, equidad, participación y diálogo con los ciudadanos.

Teniendo como marco de actuación este principio, y en el reconocimiento de los derechos enunciados, el Partido Colorado instaurará una cultura organizacional esencialmente democrática; una nueva y distinta forma de ver la representación en el Departamento, sobre la base de:

1. el compromiso del "servicio público": la Intendencia existe para todos los integrantes de la sociedad montevideana. No sólo serán los destinatarios de los recursos departamentales sino que la gestión priorizará su bienestar, proporcionándoles los servicios que se merecen, eliminando los trámites burocráticos innecesarios y minimizando los tiempos de espera;
2. una estructura organizacional, procedimientos administrativos y soporte tecnológico basados en la cultura de la transparencia;
3. normas y procedimientos que incluyen controles internos efectivos con una clara asignación de responsabilidades, enmarcados en un sistema accesible de información confiable, relevante y oportuna;
4. control externo calificado e independiente, que verifique los resultados obtenidos en relación a los programados y sus costos;
5. funcionarios —partiendo desde el Intendente— conscientes y voluntariamente deseosos de cumplir con el modelo de gestión transparente; y
6. administrados informados permanentemente por sus representantes.

V – ACCIONES PROPUESTAS.

V.1. AUDITORIA.

1. Auditoría Inicial de los Balances de Ejecución Presupuestal de los últimos 5 años.
2. Auditoría Externa Independiente de los Balances de Ejecución Presupuestal del 2015 en adelante.
3. Auditoría de Resultados de los Balances de Ejecución Presupuestal del 2015 en adelante.

V.2. GESTIÓN.

4. Implementación en el período de Gobierno de un Sistema Integrado de Administración Financiera que incluya módulos de Contabilidad Patrimonial y Presupuestal, Programación Presupuestaria Programática y por Resultados, Contrataciones, Recursos Humanos y Evaluación de Proyectos de inversión.

5. Actualización permanente del Digesto Municipal y demás reglamentaciones.
6. Implementación del Sistema Electrónico de Seguimiento de Expedientes.
7. Actualización permanente del inventario de bienes inmuebles propiedad de la Intendencia. Ello permitirá mejorar la regularización de asentamientos irregulares así como acentuar las políticas sociales mediante la cesión en comodato o propiedad para víctimas de violencia doméstica, centros educativos, policlínicas, etc., y en general cualquier población vulnerable.
8. Racionalización y descentralización en los municipios de los trámites que los montevideanos deben realizar ante la IM.
9. Implementación de protocolos de actuación de los funcionarios de la Indentencia, en procesos y tiempos, de manera de identificar las demoras injustificadas que darán lugar a recompensas pecuniarias a la ciudadanía.
10. Compromisos firmados de metas físicas y monetarias en todos los niveles de dirección por los responsables (Secretaría General, Recursos Financieros, Movilidad, Acondicionamiento Urbano, Recursos Humanos y Materiales, Planificación, Cultura, Desarrollo Ambiental, Desarrollo Económico e Integración Regional, Contaduría General, Desarrollo Social y Municipios) que permita el seguimiento del cumplimiento de las mismas. En caso de incumplimiento injustificado, los mismos serán removidos.

V.3. INGRESOS TRIBUTARIOS.

11. Otorgamiento de bonificaciones a la Contribución Inmobiliaria por pago al contado. Monto estimado: U$S 14 millones por año. Se estima que el impacto en la recaudación se acentuará en el primer año, por cuanto crea un fuerte estímulo financiero que permite a los contribuyentes ponerse al día con dicho tributo y aumentar su voluntad y disposición a pagar. Para el quinquenio, el efecto promedio se estima en menos de U$S 3 millones.
12. Reducción de las multas y recargos por mora a fin de posibilitar el enganche efectivo de los morosos crónicos al círculo virtuoso de los pagadores al día. Sin impacto por cuanto las tasas son tan altas que las contribuyentes no pagan hasta que la Intendencia otorga regímenes de facilidades de pago con importantes condonaciones de deuda.
13. Racionalización de las tasas y precios por servicios y trámites de manera que cubran los costos de los servicios más el pago de inversiones y amortización de créditos en el mediano plazo. Monto estimado: U$S 0,5 por año.

V.4. GASTO.

14. Eliminación del 50% cargos de particular confianza y asesores que permitirá obtener fondos por para los gastos sustantivos de la Intendencia. Monto estimado: U$S 2,7 millones por año.
15. Registro de las ONGs y demás organizaciones sociales que prestan servicios a los montevidenos, con detalle de los contratos, honorarios a percibir, metas a cumplir y grado de cumplimiento y costo por servicio, incluyendo auditoría independiente sobre su gestión.

16. Racionalización y disminución —por lo menos en un 10% en los dos primeros años — de los gastos de funcionamiento (incluyendo remuneraciones personales) de manera de incrementar su eficacia y eficiencia. Monto estimado: U$S 50 millones por año.
17. Identificación de los gastos con metas físicas de manera de obtener costos por resultados.
18. Redistribución de los ahorros netos en las áreas sustantivas (Movilidad, Vialidad, Alumbrado y Espacios Públicos) y/o de interés público. Monto Estimado: U$S 49,4 millones por año.

V.5. TRANSPARENCIA.

19. Definición de normas sobre Transparencia que identifique los procesos, la información y los responsables de su actualización.
20. Actualización permanente del sitio web de la Intendencia de Montevideo del Presupuesto Quinquenal y modificaciones, Balances de Ejecución Presupuestal y Rendición de Cuentas del cumplimiento de las Metas en términos físicos y monetarios. Los Balances se publicarán a los 4 meses de cerrado cada Ejercicio e incluirán un resumen amigable con información relevante (metas, resultados por programas, costos y costos unitarios por servicio) que permita el diagnóstico y evaluación de la gestión por parte de la ciudadanía.
21. Instrumentación de audiencias públicas periódicas y en todos los casos que medie solicitud fundada con la firma del 5% de la ciudadanía, a efectos de ser informados de la gestión departamental y/o municipal, así como para escuchar sugerencias para la mejora de la gestión.
22. Mejora del procedimiento del Presupuesto Participativo a fin de incentivar la adhesión de los vecinos en la determinación de las prioridades de inversión en sus barrios.
23. Definición e implementación de un Indicador Global de Transparencia — como es común en otros países latinoamericanos— que evaluará las siguientes áreas: a) Planeamiento y Desarrollo Municipal; b) Ejecución Presupuestal por Programas; c) Gestión Financiera; d) Gestión Tributaria; e) Gestión de Tesorería; f) Servicios Municipales; g) Recursos Humanos; h) Contrataciones; i) Participación Ciudadana y j) Transparencia.

meté un cambio

Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental

montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 3
MOVILIDAD URBANA, SEGURIDAD VIAL Y VIALIDAD



Dr. RICARDO RACHETTI
Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti

www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 3

MOVILIDAD URBANA, SEGURDIAD VIAL Y VIALIDAD

I – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

En los últimos años se han acentuado los primeros signos de una problemática que atraviesa horizontalmente todos los aspectos de la movilidad de las personas en nuestra ciudad*: la congestión del tránsito*.

La Intendencia de Montevideo diseñó y comenzó a implementar una solución consistente en la construcción de corredores viales dentro de la ciudad, en la que se llevan invertidos cerca de U$S 100 millones que, lejos de mejorar la situación, la ha empeorado en tanto no se ha logrado disminuir los tiempos de traslados, han originado un alto número de accidentes de tránsito, dificultades de desplazamiento de los peatones desde/hacia las paradas y para cruzar los corredores, embotellamiento de vehículos en las sendas laterales e importantes repercusiones negativas sobre la actividad de los comercios frentistas al corredor por la supresión de lugares de estacionamiento.

Este enlentecimiento actual del tránsito y su congestionamiento, se origina en un conjunto de variables explicativas multifuncionales de las que se destacan:

1. Asociadas a Cambios en las Costumbres y Tendencias:

    a) Aumento de la cantidad de vehículos familiares, aun cuando no haya aumentado la población de la ciudad en los últimos 25 años.

    b) Cambios de hábitos de desplazamiento de la población, aumentando el uso de vehículos (compras en shoppings y supermercados, traslados a centros de estudios, etc.).

    c) Extensión horizontal de la ciudad por aumento de viviendas en zonas alejadas de los barrios céntricos, así como por el nacimiento de policentros; concentración de actividades públicas en determinadas zonas (Ciudad Vieja) acompañada de un crecimiento de las ciudades limítrofes (Ciudad de la Costa, Pando, La Paz, Las Piedras, Ciudad del Plata), que también aportan un número significativo de usuarios del tránsito de Montevideo. Ambos fenómenos inciden en viajes promedio más largos, lo cual implica usuarios en las vías de tránsito por más tiempo y, consecuentemente, más usuarios a la vez.

    d) Generalización de las entregas a domicilio de diversos tipos de productos y servicios.

2. Asociadas a Deficiencias de Gestión:

    a) Falta de un sistema inteligente de modelación y gestión de los flujos de tránsito y transporte.

    b) Escaso control inspectivo de tránsito en relación al estacionamiento en lugares prohibidos, vehículos que circulan sin cumplir exigencias técnicas, violación de límites de velocidad, etc.

    c) Baja propensión de los conductores a respetar las normas de tránsito por acostumbramiento al escaso control existente y falta de educación urbana.

3. Asociadas a Deficiencias de otros Sistemas Municipales:

    a) Mal estado de los pavimentos por el tránsito de vehículos pesados —carga y ómnibus— especialmente estos últimos por su cantidad; peso y frecuencia.

    b) Ubicación de contenedores y mobiliario urbano de todo tipo sobre las esquinas y su espacio inmediato, privilegiando la visibilidad de la publicidad y dificultando la libre visión de los conductores.

    c) Existencia de un sistema de reciclaje informal de residuos basado en el transporte a tracción a sangre por las vías de tránsito de la ciudad.

4. Asociadas al Sistema de Transporte Colectivo de Pasajeros en Ómnibus:

    a) El transporte colectivo de pasajeros es el principal causante de atascamientos por la gran cantidad de omnibuses que circulan por la ciudad, el tamaño de las unidades, la frecuencia de sus viajes y la baja velocidad promedio a la que circulan. Dichas características obedecen al sistema de transporte utilizado, diseñado hace mas de 70 años para una ciudad radicalmente diferente y que ya no existe.

    b) La utilización extendida de los vehículos familiares como medio de transporte principal directamente vinculada a la poco atractiva relación precio/calidad del transporte público de pasajeros caracterizado por los largos tiempos de traslados; la incomodidad del espacio por usuario y el hacinamiento, la inconfortabilidad (música a bordo, vendedores ambulantes, trato del personal de la compañía de transporte hacia el cliente), la inseguridad, el cumplimiento de los horarios, la inexistencia de aire acondicionado y la escasa limpieza de las unidades.

Tratándose de una problemática compleja cuyo origen es multifactorial, exigirá a las autoridades del Departamento a trabajar de forma activa y con un enfoque

multidisciplinario utilizando herramientas imprescindibles para los cambios: liderazgo, audacia en la propuesta, visión de futuro, diálogo con los implicados, comunicación, educación y control.

Sentimos que somos los más capaces para enfrentar el desafío de buscar soluciones al problema de fondo y atender las necesidades del mientras tanto.

II – LÍNEAS DE ACCIÓN.

Existen dos maneras de encarar el tema: la primera consiste en administrar el problema pero sin solucionarlo, no dando satisfacción, en forma indefinida, a la demanda de vías y estacionamientos sin control, y la segunda opción, que es generar los cambios, promoviendo los sistemas y las nuevas centralidades que el Departamento requiere.

Desde nuestro punto de vista, el primer abordaje culmina generando un círculo vicioso, donde las sucesivas acciones terminan retroalimentando el problema, sin atacar el foco del problema.

Nuestro enfoque está alineado con la segunda visión, que incluye el tratamiento integrado del conjunto de medidas a implementar como sistema, en consonancia con la planificación del rumbo futuro hacia donde debe ir el desarrollo y crecimiento de la ciudad y el departamento y su relaciones con el resto del país .

Si bien se puede trabajar en la ampliación de las vías de circulación del transporte que así lo permitan, y también en la creación de lugares de estacionamiento para atender un problema real ya establecido, esto sólo puede ser considerado como un paliativo. La aplicación invariable de medidas de este tipo no resuelven el problema; las acciones sólo nos hacen convivir con él y, como en las patologías crónicas, hay que trabajar para mantenerlo bajo control.

La solución eficaz parte de de la búsqueda del equilibrio entre las actividades y su funcionalidad. Reorientar las actividades de las zonas problema, profundizar y hacer efectiva la descentralización de actividades no sólo del ámbito público, sino también de los privados que son parte del problema. No se trata de deprimir las “zonas problema” sino de llevarlas a operar con “índices de actividad” manejables dentro de lo que permiten las capacidades físicas de la zona. Pensamos las soluciones con una visión a largo plazo que permita compatibilizar la movilidad, el crecimiento y la competitividad con la sustentabilidad para todo el Departamento. Y ello significa implementar medidas que desalienten el uso del automóvil particular para ir al trabajo entre distintas zonas implementando un transporte colectivo competitivo con las comodidades, eficiencia, seguridad y de menor costo que el viaje en vehículo particular Ya hemos señalado las falencias de nuestro Transporte Colectivo. De lo que se trata de presentar una oferta de Transporte Público Colectivo

de características que permitan competir con el uso del vehículo particular, y ofrecer una alternativa efectiva que estimule a los montevideanos a volcarse a un sistema de transporte más eficiente.

En esta visión de futuro inmediato pero principalmente de mediano plazo, los objetivos son el mantenimiento de la fluidez del tránsito, la mejora de los tiempos de viaje, la reducción del consumo de combustible, la facilitación en la distribución de bienes, la reducción de la

polución ambiental y sonora, y —fundamentalmente— la reducción de la siniestralidad vial, abatiendo drásticamente los índices del Departamento para posicionarnos entre los mejores guarismos a nivel regional e internacional.

III – ETAPAS DE UN PLAN DE ACCIÓN SOSTENIBLE.

Proponemos establecer un plan de acción por etapas, iniciando la gestión con decisiones que implican inicialmente recursos culturales, y avanzando progresivamente hacia la difusión, proyección y construcción de los elementos estructurales y físicos que den soporte a la movilidad del Departamento.

III.1. Descentralización zonificada–desburocratización

1. Aplicar una política a corto y mediano plazo, de descentralización de servicios primarios que permita reducir drásticamente la necesidad de movilización así como la re-orientación de la descentralización definiendo zonas donde se permita actividades comerciales compatibles con el lugar .

   A modo de ejemplo, pueden promoverse la creación de predios con destino a galpones donde los importadores puedan ingresar con sus camiones, elevadores, etc. y no permitir su dispersión en el centro de la ciudad.

   Otra situación similar ocurre en barrios como el Centro y la Aguada, donde se da la presencia de automotoras y talleres, incumpliendo con la carga y descarga interna, realizada por camiones grúa parando en doble fila y bajando los vehículos en plena calle.
2. Profundizar la realización de trámites a distancia vía Internet o vía telefónica, así como todo lo que concierne al pago de tributos por medios informáticos y tarjetas de crédito/débito.

   Cabe recordar que este camino no es novedoso, y ya existen antecedentes en propuestas donde se ponía de manifiesto la necesidad de avanzar en un modelo de ciudad descentralizada con zonas de actividades específicas — acordes a una Planificación Territorial compatible con la Planificación Estratégica de largo alcance— en donde se recogía la intención de “apostar al desplazamiento colectivo y no al individual”.

III.2. Rediseño del Sistema de Transporte Metropolitano

El transporte colectivo de pasajeros debe ser considerado como un elemento sustancial en la resolución de los problemas de circulación y traslado en la ciudad, priorizando el desplazamiento colectivo y no el individual. El transporte colectivo de pasajeros ***es*** un servicio público y social.

El objetivo central será asegurar a la población el derecho al traslado, a la circulación al menor costo y de manera eficiente, con el propósito de elevar su calidad de vida.



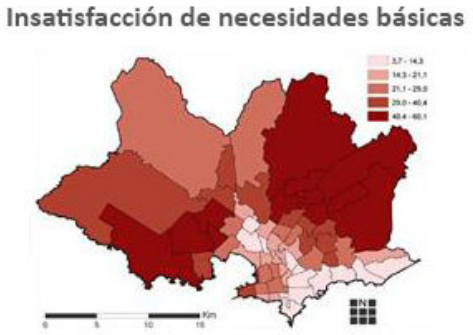
El análisis de la información de estadísticas actuales relativas al rendimiento de las líneas de transporte capitalino, la satisfacción de los usuarios, los tiempos de espera por barrios, tiempos de los recorridos en arterias principales de acceso y salida, evidencia carencias en barrios del norte y oeste en materia de transporte.

.



3. Transporte Fluvial Cerro – Zona Oeste. Proponemos para el Cerro y zona Oeste un cambio en la modalidad de viajar**:** transporte fluvial. El complementar las líneas que van desde Centro y Ciudad Vieja al Cerro, con una línea de ferries rápidos y atractivos, permitirá reducir el tiempo de viaje actual de 1h a un tiempo estimado de 7 minutos, dependiendo de los puntos de partida y llegada. Adicionalmente posibilitará un aumento en la fluidez de las vías para el transporte particular y general; la disminución de la polución ambiental y sonora y la creación de un punto de atracción turístico que supone la travesía de la bahía.

4. A su vez se optimizarán las líneas de transporte metropolitano, contrastando las frecuencias y las necesidades reales de los usuarios, desarrollando nuevas líneas periféricas de transporte ligero, que se conecten con las líneas principales que conducen al centro de la ciudad, en las áreas donde se han detectado que la red actual de transporte no llega, y de esta forma disminuir el tiempo total de desplazamiento.



5. Transporte por Tren. Para la zona norte que hoy atiende la Av. Garzón proponemos estudiar el aporte que puede significar el aprovechamiento de la red de AFE con un tren de cercanías desde Progreso hacia el Centro. Ello permitiría mejorar sustancialmente la calidad del transporte en las zonas hoy postergadas así como la revalorización de las propiedades la consecuente mejora de la calidad de vida.

Este propuesta incluye la relocalización de las instalaciones industriales ubicadas en zona urbana hacia zonas suburbanas o rurales, afín con la política de descentralización, eliminación de traslados hacia zona céntrica del personal involucrado, y preservación del estado de las avenidas.

6. Disminución de Superposición en Líneas Principales y Complementación. Se propone la disminuición de líneas que se superponen en sus trayectos complementando estas

líneas principales con buses periféricos de menor porte o taxis eléctricos, a fin de llegar en forma más rápida a los lugares donde existe demanda insatisfecha. Tal es el caso de las líneas que pasan por 8 de Octubre, donde el 35 % del tráfico perteneciente a una empresa pasa por esa vía aumentando la congestión. Esta avenida está especialmente contemplada en el nuevo sistema de transporte, que como se verá más adelante, se reducirá el número de unidades. Esta disminución de líneas acompañada de la racionalización en el número de paradas y la utilización de los buses periféricos permitirá alcanzar una velocidad de circulación de 25Kms/hora.

7. Subsidio al Boleto Capitalino. El mismo, no asociado actualmente a la eficiencia y calidad de los servicios, estará condicionado a este objetivo final. Se exigirá a las compañías obtener mayor productividad de sus recursos humanos, ahorro de combustible, inversión en mejoramiento de la eficiencia de la flota, cumplimiento de criterios de calidad en la prestación del servicio (antigüedad de la flota, aseo, cumplimiento de horarios, cumplimiento de normas de conducta del personal, etc.).

   Las líneas de transporte serán concedidas en negociaciones bilaterales con las empresas transportistas y pasarán a ser licitadas públicamente en base a costos, eficiencia operativa, limpieza, cuidado ambiental, etc.

   La planificación del transporte público de Montevideo incluirá la integración con el área metropolitana (Ciudad del Plata, La Paz-Las Piedras, Pando, Ciudad de la Costa) extendiendo las vías de conectividad del transporte hacia esas ciudades.

   El conjunto de estas medidas se traducirán en la rebaja del precio del boleto, cuya meta se ha fijado en **$ 18**, y que en función de las nuevas prácticas del modelo de gestión que se impulsa y la voluntad política de generar estos beneficios para la población, será parte de las prioridades del nuestro compromiso con la ciudadanía que se estampa en este Programa de Gobierno Departamental para el quinquenio venidero.

.

8. Colector Perimetral Zona Oeste. Se concluirá el colector perimetral hacia la zona oeste del Departamento y la mejora de las vías de comunicación de las áreas de actividad logística así como los cruces a nivel de Santín Carlos Rossi, Cibils y de Tomkinson de forma de facilitar el desplazamiento del transporte de carga pesada de las zonas logísticas del oeste (ZAL) y del puerto Punta Sayago.

.

9. Modificación Organizacional del Consorcio Metropolitano de Transporte. El mismo que reúne a las Intendencias de Montevideo, Canelones y San José, junto con el MTOP, operará como ente con competencias de regulación y administración del sistema, en donde le cabe a Montevideo desempeñar un rol de liderazgo, que le permita acompasar las decisiones en esta materia con el Plan Estratégico del Departamento.

   En este sentido se procederá a promover la difusión de las propuestas volcadas en el seno de este Consorcio, de manera que resulte transparente para la población la consistencia de las propuestas del ámbito departamental y metropolitano, así como la dilucidación de las posibles tensiones entre los diferentes actores involucrados y las autoridades de los Gobiernos Departamentales y del MTOP, en virtud del proceso de transformación del sistema de transporte colectivo.

III.3. El nuevo Sistema de Transporte Metropolitano

Ya hemos expresado que la congestión del tránsito es un fenómeno complejo que encararemos de forma multidisciplinaria para sumar acciones que evidencien resultados positivos.

No basta con descentralizar, debemos acompañarla de un nuevo modo de transporte público, flexible y capaz de movilizar grandes cantidades de público cuando sea necesario. Nuestra propuesta contempla soluciones para aliviar la congestión y mejorar la fluidez del tránsito en cada uno de los ejes de ingreso y salida. Ya mencionamos la alternativa fluvial y ferroviaria para la Av. Agraciada además de la posibilidad de incluirse en el proyecto que presentaremos en principio para la Av. 8 de Octubre y para Av. Italia.

.

10. **Avenida General Flores.** En el caso de Av. Gral. Flores, con particularidades diferentes a las presentadas en Av. Garzón, se entiende que no era necesario ningún tipo de intervención en el tramo desde Av. José Belloni hasta José Batlle y Ordoñez, donde se presentaba un tránsito fluido; tramo donde se realizó la intervención, que hoy ocasiona una confusión en el tráfico con riesgos de accidentes, y costos innecesarios de limpieza en los sectores de bocas de tormenta, por mantenerse materiales áridos en los obradores.

    La propuesta es transformar Gral. Flores en vía de salida desde el Palacio Legislativo, con una sola mano hasta Bv. Artigas y en sentido contrario desde Bv. Artigas se tomaría Av. San Martín que se convertiría en vía de entrada también de una sola mano. Se determinará por Gral. Flores, una zona para el ascenso y descenso de pasajeros en las escuelas de la zona, como medida de seguridad vial y una senda solo bus, del lado contrario, para el transporte público.

    Complementariamente, utilizar Marcelino Sosa con menor tráfico, y posibilidad de conectarse desde Bv. Artigas, como vía de entrada paralela a Gral. Flores, al igual que el par Guaviyú - Ramón del Valle Inclán que hace un trayecto similar al otro lado de la arteria principal, pero ésta última como alternativa de entrada. Las calles trasversales oficiarán de conectores entre las arterias principales. Las avenidas Gral. Flores y San Martín, mantienen su disposición de doble mano original, luego del cruce con Bv. Gral. Artigas.

    Las medidas planteadas son de bajo costo y generan un impacto inmediato en la circulación.

    No creemos necesario realizar, en primera instancia, ensanches adicionales en Gral. Flores. De esta forma, con un mínimo de inversión, se puede corregir el caos vehicular que se provoca especialmente en horas pico de salidas de colegios y cierres de bancos.



11. **El Metro de Montevideo**

Otro de los importantes ejes de entrada y salida es la Av. 8 de Octubre, por donde circulan al menos un 35% del transporte colectivo con una multiplicidad de líneas que se superponen en la mayor parte de sus trayectos. Para esta situación la solución se concretará en dos planos

temporales: a) en el corto plazo, recurrir a la optimización de las líneas de transporte mediante la racionalización de sus recorridos, frecuencias y reasignando las concesiones con un nuevo enfoque, donde se tengan en cuenta las líneas de transporte largo, con recorridos locales o zonales periféricos; y b) en el largo plazo, encarar como en las ciudades que han padecido problemas como Montevideo, con resultados probados de eficiencia y que son referencia mundial en la materia: el Metro.

Nuestra iniciativa es un sistema de Metro, con algunos tramos subterráneos que cumple con los requisitos técnicos requeridos: transporte moderno, eficiente, seguro, con capacidad de traslado de grandes cantidades de público, descongestionador de las vías en su zona de influencia y con posibilidad de trasladar el pasaje atravesando la zona problema ubicada al sur del Bv. Artigas en su tramo E-W y al oeste en su tramo N-S.

El anteproyecto base prevé 4 líneas que acompañan las Avenidas Agraciada, 8 de Octubre, Italia y recorrido en anillo para la zona Sur-Punta Carretas-Pocitos-Parque Batlle. En este esquema está previsto el inicio en la zona próxima al puerto, en una primera etapa hasta Tres Cruces. Ese tramo sería subterráneo y se estaría conectando a otras 2 líneas. Una, por Av. Italia que continuaría hasta el aeropuerto, con salida a nivel de superficie pasando la zona del Hospital de Clínicas. La otra vía sería la continuación natural del primer tramo que termina en Tres Cruces, siguiendo ahora el trayecto de la Av. 8 de Octubre que estudios posteriores determinarán la conveniencia del lugar de emergencia a superficie. Este sistema estaría acompañado por transportes de corto recorrido, exclusivos de las diferentes centralidades de la ciudad. De menor porte, más ágiles, a una escala humana y amigable**,** con responsabilidad ecológica.

Desde el punto de vista tecnológico no hay impedimentos técnicos para la realización de la obra. Lo que antes se consideraba una condición adversa, la dureza de nuestro suelo, hoy constituye una ventaja estructural al momento de la construcción. Es una solución probada, moderna y eficiente y estaríamos aprovechando la experiencia que a nivel global se tiene al respecto y que funciona desde hace mucho más de cien años.



No menos importante a lo expuesto, hay disposición internacional para el financiamiento de obras de infraestructura a lo que podría sumarse la posibilidad de emisión de obligaciones negociables por parte de la IMM (lo que favorecerá su transformación organizacional y financiera) y la inversión de las AFAPs, constituyéndose en una oportunidad única; una inversión de repercusiones económicas, turísticas y sociales para disfrutar por generaciones. Montevideo se convertirá en una ciudad más linda, eficiente y accesible para todos.

En tanto la construcción excederá los plazos de gestión de una única administración, se hace necesario el compromiso de amplios sectores políticos. La pro-puesta es, entonces, una red metropolitana de trenes livia-nos en parte subterráneos.

En la imagen que acompaña, la línea roja que se iniciaría desde el puerto hacia Tres Cruces, será el eje común de las otras líneas y subterráneo.

Esta línea se continuaría siguiendo la trayectoria Av. 8 de Octubre y Camino Maldonado hasta Punta de Rieles.

La línea amarilla se iniciaría en Tres Cruces siguiendo el trayecto de Av. Italia hasta el límite departamental, donde eventualmente se conectaría con un tren de la Costa de Oro y con un ramal se prolongaría hasta el aeropuerto.

La línea verde cubriría la trayectoria Libertador-Agraciada-Garzón desde la plaza Juan P. Fabini ("del Entrevero") hasta Colón.

La línea azul uniría Barrio Sur- Centros Comerciales- Larrañaga.

La realización de este proyecto afectara directa y positivamente el transporte colectivo y tendra indirectamente consecuencias positivas descongestionando las vías en las que el metro tiene influencia, disminuyendo la cantidad de vehículos particulares y de transporte colectivo. Los dueños de automóviles se pasarían al metro al apreciar las ventajas, inicialmente 15 a 20% según la experiencia, por lo cual haría innecesarias obras de ampliación en superficie. Del transporte colectivo se espera que al menos 45% de los pasajeros se pasen al metro desde el inicio, por lo cual se produciría un fuerte cambio en el modo del transporte, que tendría una repercusión inmediata en la mitigación de la congestión de tránsito.

La extensión total de la red planeada sería de 45 km transformándose en un motor de crecimiento, de desarrollo e inclusión de las zonas aledañas.

12. Readecuación de la zona Tres Cruces.

Como consecuencia de los cambios que propicia nuestra propuesta que incluye la construcción de una nueva terminal, Tres Cruces dejará de tener el nivel conflictivo actual transformándose en un centro nodal de una importante masa de gente que utiliza Av. Italia y que viene de barrios del este como Malvín, Punta Gorda o Carrasco y toda la vertiente 8 de Octubre - Ruta 8, fundamentalmente desde el departamento de Canelones, permitiendo acceso a través de Bv. Artigas al norte y sur.

Es por ello que la zona Tres Cruces será considerada como punto de inflexión de acceso a zonas céntricas, y como tal necesitará de un proyecto coordinado con Av. Italia y con Bv. Artigas que incluirá:

1. Cruces a nivel sobre Bv. Artigas para el tránsito en los cruces Av. Italia - Dr. Salvador Serra y para la calle Eduardo Víctor Haedo - Av. Italia, facilitando la fluidez en la zona.
2. Áreas de estacionamiento privado.
3. Terminal Línea de Metro 8 de Octubre.
4. Proyecto Vial integrado con Av. Italia que garantice la armónica convivencia del transporte privado y la actividad propia de la avenida.

12. **Vía Rápida Av. Italia y conexión con Accesos** – Este y Aeropuerto

La solución del Metro no debe analizarse por separado de la alternativa de construir —con tiempos de ejecución y objetivos complementarios— un plan parcial dirigido a jerarquizar una vía rápida de penetración y salida de la ciudad, que conecte Av. Italia desde el este y Aeropuerto con los accesos a Montevideo por el Oeste (Rutas

Nacionales 1 y 5), de la cual ya existen antecedentes de la década del ’60 y más recientemente, a partir de estudios de inversores privados vinculados a la operativa del Aeropuerto.

Tratándose de obras de escala y magnitud que traspasan el mero ámbito departamental por sus implicaciones a nivel nacional y metropolitano, se deberá disponer de manera inmediata los estudios necesarios de Consultoría que, por un lado, revisen las bases del Plan de Movilidad impulsado por la Administración Olivera que resultó en un rotundo fracaso, y —por otra parte— examinen la compatibilización de los modelos descriptos en cuanto al Metro y la vía rápida de Av. Italia, de modo de fortalecer la solución óptima para la capital y descartar las aspectos conflictivos que pudieran contraponer los objetivos perseguidos por ambas propuestas.

III.4. Estacionamientos

13. Se implementará una política de incentivo de emprendimientos que propongan estacionamientos fuera de la vía pública, como es el caso de la zona hospitalaria-Tres Cruces y la Terminal de Ómnibus, el World-Trade Center, etc.

Se prohibirá el estacionamiento en todas las vías que muestran grados de congestionamiento y se acompañará esta medida con una política de estacionamientos, tal el caso de la Rambla Sur, a los efectos de agilizar el acceso al Centro en las primeras horas y la salida en las últimas horas de la jornada, optimizando el uso de los carriles preexistentes. Se crearán estacionamientos ubicados estratégicamente, en destino final de las líneas de Av. 8 de Octubre, en Punta Carretas, sector próximo a Compañía del Gas, etc., donde podrán alojarse los vehículos que ocupan hoy dos carriles de la rambla, durante todo el horario laboral, o quienes dejan su vehículo para tomar la línea de transporte público.

III.5. Rambla

14. La Rambla es un importante patrimonio, y referente en la imagen de Montevideo, tanto a nivel local como en el exterior.,Es en definitiva un elemento significativo de nuestra identidad ciudadana, pero es además, un importante vía de acceso y salida de la zona Centro de la ciudad.

Nuestro proyecto, plantea recuperar esas condiciones originales, que se han perdido en el caos ciudadano, y a la vez crear las condiciones que permitan tener un tráfico más fluido, y en consecuencia más amigable.

A los efectos de agilizar el acceso al Centro en las primeras horas, y la salida en las últimas horas de la jornada, se plantea optimizar el uso de los carriles preexistentes, priorizando el uso de la calzada para la circulación vehicular sobre el estacionamiento. Es decir que se establece un horario en la mañana en que el uso preferencial de los carriles de la rambla sean hacia el centro. Lo mismo, pero en dirección contraria, en horarios de la tarde, utilizando las calles paralelas, como Maldonado, Canelones, Durazno, como vías alternativas de acceso o salida.

Sumado a esto, y en la misma línea de optimización del espacio, se plantea la construcción de zonas de estacionamiento estratégicas y masivas en áreas como por ejemplo la recta de Punta Carretas o en alrededores del futuro “Museo del Tiempo” (ex Compañía del Gas) en las inmediaciones de la calle Juan Carlos Gómez.

Con esto se aumentarán y optimizarán los espacios de calzada disponibles para la circulación que hoy son ocupados por vehículos estacionados unos detrás de otros a lo largo de toda la rambla.

III.6. Eje Rambla Portuaria – Accesos - Colector Perimetral

15. Se independizará la circulación portuaria de la circulación de la ciudad; mejorando el colector perimetral dotándolo de los pasajes elevados; se coordinarán esfuerzos para diversificar los accesos a Montevideo, ampliando el acceso por Ruta 6 e Instrucciones, y se concluirá la obra de Av. José Belloni, donde se hace insostenible la situación de riesgo de siniestralidad.

III.7. Readecuación del corredor Garzón

16. Se puede compartir el objetivo inicial planteado por la idea del Corredor, que ha resultado exitoso en otros contextos, pero el error fue en aplicar el mismo sin los correspondientes correctivos acordes al contexto local. En tal sentido se proponen 5 medidas con las que se podrá corregir los errores de implementación del Corredor:

- Retomar la circulación por las sendas contiguas a las aceras de todo el transporte público colectivo, dejando los carriles restantes para circulación de automóviles, y en particular, de manera exclusiva los correspondientes al corredor central.
- Reubicación de los refugios peatonales sobre las aceras, a una distancia prudencial de las esquinas, evitando la posibilidad de siniestros.
- Eliminación de giros hacia la izquierda.
- Construcción de salidas de descarga del corredor. Salidas siempre hacia la derecha generando una especie de bucle vial como cualquier carretera del mundo.
- Sincronización de los semáforos mediante un control central inteligente, que privilegie el transporte colectivo.

III.8. Proyecto nueva Estación General Artigas/AFE[8]

17. Este espacio está hoy desaprovechado en su función primordial de transporte y por sus características culturales y edilicias como generador de nuevas actividades sociales Nuestra Propuesta es la creación de un micro-ambiente que incluirá:

- Una terminal de microbuses y taxis eléctricos para cubrir recorridos locales del Centro y Ciudad Vieja.

- Un espacio cultural de referencia y de mercado similar al Mercado Agrícola. La demanda de este espacio para los montevideanos y habitantes de la zona inmediata del oeste por San José, les ofrecerá la posibilidad de llegar a la terminal rápidamente, hacer sus compras en este edificio patrimonial completamente restaurado y esperar cómodamente su tren u otro medio de transporte.

[8] La propuesta está sujeta a la definitiva dilucidación de la controversia judicial sobre la concesión.

- Una rambla elevada de modo de conectar la actual y desaprovechada playa de maniobras de AFE con la bahía de contenedores eliminando la interferencia entre el transporte de carga y el de pasajeros.

Se tratará de una terminal de última generación similares a lo que ya hace años se viene desarrollando en las principales capitales del mundo (Stuttgart, Praga, etc.).

Esta estrategia sería complementaria del alcance final que tenga la supresión de los predios ocupados por las terminales Río Branco y Ciudadela, previstos en el PUDAN (Proyecto Urbano de Acceso Norte).

Se sustituirá entonces el caos actual del tránsito por la oportunidad de proyecto de espacios verdes de recreo para la gente que trabaja o vive en esa zona de la ciudad.

III.9. Seguridad Vial en Montevideo

18. Programa de reducción de siniestralidad vial.

La mitad de los accidentes producidos en el país ocurren en Montevideo. Si bien los índices de fallecidos x 100.000 habitantes son de los más bajos en el país, ello no impide aspirar a niveles de siniestralidad del Primer Mundo que es numéricamente la mitad que la de Montevideo.

Nuestra propuesta es la estricta aplicación de la normativa de Seguridad Vial que asegure la calidad de gestión en la materia. La disminución de la siniestralidad en la ciudad debe ser la meta primordial de la propuesta.

Las últimas administraciones se han caracterizado por la poca condescendencia a las necesidades de los conductores a quienes sólo se les consideró como fuente de obtener recursos por distintas vías. Se tuvo un comportamiento duro con quienes se manejan dentro del marco legal y se actuó débilmente con quienes lo hicieron fuera de él.

. Parece que se ha impuesto la visión: “tienen auto, que se arreglen”. No se ha considerado que quienes contribuyen con el 100% de impuestos sobre el valor de sus vehículos, quienes pagan los combustibles más caros, quienes pagan las patentes más caras, quienes contribuyen generando riqueza para el país, merecen alguna vez ser considerados en las decisiones municipales al menos en el aspecto seguridad vial.

La instrucción en las aulas (Primaria-Secundaria) y la comunicación al público del comportamiento que se espera de ellos en la vía pública es de capital importancia. Para asegurar el buen funcionamiento de la herramienta Instrucción-Comunicación se completará con el control del cumplimiento de los usuarios de la vía pública.

Diálogo y liderazgo permitirán contar con conductores profesionales para promover el cambio, y que se comporten como tales. Nuestra política de comunicación con los ciudadanos en el comportamiento vial y en temas generales se masificará a través de campañas permanentes de bien público, haciendo llegar la información por los medios que el Estado posee (TV, radios, SMS, internet, etc.).

La misma se acompañará de acuerdos con instituciones y personas involucradas (mutualistas, hospitales, aseguradoras, policía, familiares, etc.) para determinar factores subyacentes en la génesis de los accidentes.

19. Eliminación de las mamparas de los taxis. Proponemos la eliminación de las mamparas en taxis, que ya han demostrado ser peligrosas en sí mismas por el riesgo de traumatismos faciales, generado en accidentes con secuelas de lesiones craneales. La propuesta incluye la sustitución por videocámaras, y el control por GPS.
20. Pago virtual del Sistema de Transporte. El Nuevo Sistema de Transporte Público Metropolitano propuesto, plantea la implementación del pago de boleto por celular, y pago de las tarifas mediante la tarjeta prepaga de transporte, eliminando el uso del dinero como medida de seguridad y de facilidad funcional. Esta tarjeta podrá ser utilizada en todos los servicios de transporte en general.
21. Ciclovías. La reducción de las tasas de siniestralidad que duplican las de homicidios y rapiñas implicará la reordenación de las ciclovías que hoy no son reconocidas ni respetadas por los usuarios, transformándose en un sistema de transporte responsable, viable y seguro con circuitos completos y no tramos sueltos.



El nuevo sistema de transporte metropolitano, de características inclusivas y democráticas, permitirá entre otras situaciones el ingreso de bicicletas. Vinculamos esta situación, al fomento de la ciclovía y la complementación entre ambos medios de transporte. También se prevé la colocación de un equipamiento urbano acorde: estacionamientos, zonas de hidratación, etc.

De igual e propone la conexión total de la Rambla con ciclovías que hoy están aisladas y desconectadas entre sí. Con esto se pretende que la ciclovía de la Rambla esté 100% completa de punta a punta y que constituya tanto una vía de transporte saludable como de recreación.

Finalmente, se fomentará la creación de circuitos exclusivos para bicicletas de carácter recreativo, con medidas que contemplen la seguridad de los usuarios, por ejemplo, en los principales parques y espacios verdes del Departamento.

III.10 .Política de comunicación y transparencia

.

22. El plan de Movilidad Urbana, seexplícitará en los medios oficiales por cuanto la debida comunicación de los distintos aspectos de este nuevo proyecto, es indispensable para el éxito de su aplicación. Enmarcado en dicho plan, se aportarán datos de los conceptos básicos, los objetivos que se persiguen, las importantes

ventajas que tiene este plan para los usuarios en cuanto a las características de inclusión y democratización de la propuesta y las implicancias que tiene para el orden y seguridad de los ciudadanos.

Se utilizarán los medios de comunicación disponibles, como también se aplicará una política cultural de concientización, en la enseñanza primaria y secundaria.

Una vez establecidos objetivos concretos del plan de acciones con el fin de ordenar el tránsito, se comunicará a la población y luego de un tiempo prudencial, se procederá al control efectivo.

Se propone incluir la capacitación obligatoria de los conductores infractores reincidentes y programas de acciones conducentes a corregir conductas de hábitos transgresores y evitar reincidencias.

23. Ingreso por Multas. Según el presupuesto 2013 se recaudó por concepto de multas en el año U$S 7.276.966 (unos U$S 610.000 al mes) y si lo comparamos con el egreso por igual período en inversión, solo el 15 % de lo recaudado por multas fue a mantenimiento vial, no existiendo números en política educacional.

Proponemos que los ingresos por concepto de multas, se vuelquen a una cuenta independiente de las rentas generales municipales, dándole a su ingreso un destino específico para las políticas de tránsito en general y educación vial. Se fomentará la aplicación de la sanción, con obligación de acceder a cursos de manejo preventivo o tareas comunitarias según corresponda.

III.11 Obras de ensanche y mejoras viales

.

24. Se continuarán las tratativas con el BID a los efectos de emprender un vasto plan de mejora de las trama vial del Departamento, planificando las obras de ensanche y pavimentación, en las arterias que ofician de conexión interbarrial, y que hoy se encuentran en mal estado y/o saturadas o con problemas de seguridad. Tales son los casos de: Av. José Belloni, Av. de las Instrucciones, Av. Rivera, Av. Luis A. de Herrera, y otras del área central que requieren intervenciones inmediatas.

meté un cambio Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental
montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 4
GESTIÓN AMBIENTAL



Dr. RICARDO RACHETTI
Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti
www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 4

GESTIÓN AMBIENTAL

I – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

A - CALIDAD AMBIENTAL

La calidad ambiental es el conjunto de las características del ambiente y su relación con la capacidad de éste para satisfacer las necesidades del hombre y/o de los ecosistemas. Tradicionalmente decimos que la calidad ambiental en Montevideo es buena, pero los tiempos han cambiado.

Nos proponemos generar la información necesaria para evaluar nuestra calidad ambiental y de esa manera poder medir objetivamente la mejora que nos proponemos conseguir. Hoy si bien no tenemos elementos objetivos suficientes, podemos inferir la existencia de deterioro en algunos elementos.

Asegurar una adecuada calidad ambiental para todos los montevideanos y los visitantes —nacionales o extranjeros— implica controlar las actividades que pueden afectarla. En ese sentido es importante que la Intendencia encare en forma sistemática la medición de esa calidad ambiental de tal suerte de poder priorizar las acciones de control.

Se propone implementar un plan de monitoreo integral y sistemático que en redes a desarrollar encare las siguientes mediciones:

- calidad del aire;
- ruido;
- calidad de agua (cursos de agua y playas).

Los resultados de ese plan de monitoreo de la calidad ambiental serán públicos junto con informes que faciliten su interpretación. No alcanza con reconocer el derecho de los ciudadanos a la información ambiental, sino que como institución pública, la Intendencia debe fomentar el ejercicio de ese derecho. Por lo tanto, toda la información que se recabe debe ser accesible para los ciudadanos.

La información recabada debe ser la base de las prioridades de las acciones para obtener mejoras de la calidad ambiental.

I – CALIDAD DEL AIRE

Los emprendimientos productivos (industrias y servicios) y un parque automotor con un aumento muy importante pueden producir una afectación de la calidad del aire.

El extenso parque automotor produce *per se* una afectación de la calidad del aire. Esto se ve incrementado por los frecuentes congestionamientos así como el ingreso masivo de automotores con motores cuya tecnología produce emisiones nocivas mayores que otras opciones tecnológicas.

Debemos prestar atención a los emprendimientos que afectan zonas limitadas de la ciudad, tales como industrias con olores que afectan la calidad de vida de los vecinos, o que tiene emisiones gaseosas que producen afectaciones de salud en el entorno. Especial atención merece la refinería de ANCAP, empresa a la que requeriremos que mida sus emisiones y adopte las medidas de mitigación que sean necesarias.

II – RUIDO

Se propone trabajar tomando como base el mapa de ruido de Montevideo. Entendemos especialmente relevante, disponer de una red de monitoreo permanente que permita evaluar los niveles de afectación en las principales vías de tránsito. A este respecto, parece muy importante el control de los niveles de presión sonora de camiones, omnibuses y motos, como parte de una inspección técnica o la vía pública.

III – CALIDAD DE AGUA

Esto alcanza a la calidad de agua de los principales cursos de agua de Montevideo, Miguelete y Pantanoso, la Bahía de Montevideo, toda la costa del departamento y los cursos compartidos con otros departamentos: arroyos Carrasco, Toledo, Las Piedras, Colorado y río Santa Lucía.

La Intendencia tiene un programa de monitoreo de los cursos y cuerpos de agua desde 2004, pero no parece haber acciones vinculadas con esos datos más allá del saneamiento. Desde hace más de una década, la mayoría de los episodios de contaminación de agua, tanto de arroyos como de la costa, tiene su origen en los residuos sólidos, lo que será abordado más adelante.

A continuación se analizan y proponen soluciones para algunos temas específicos que pueden afectar la calidad ambiental.

B - RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

I – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

La ley orgánica departamental le asigna a las Intendencias la competencia de la gestión de la basura, lo que modernamente se denomina residuos sólidos urbanos (RSU).

Hoy Montevideo es una ciudad sucia, y esta triste realidad pone en grave riesgo la salud y calidad de vida de los montevideanos, particularmente de aquellos que viven en los barrios donde se concentra la población socialmente más vulnerable. Solucionar este problema con urgencia es un imperativo sanitario y ético. Hoy existen montevideanos que están padeciendo situaciones de riesgo sanitario debido a la falta de higiene de la ciudad, a la proliferación y aumento de basurales endémicos, a planes fallidos de reciclaje, recolección y disposición final de residuos y a la falta de estrategias educativas que incorporen la conciencia de cuidar el medio ambiente, la ciudad y salud de todos.

La generación - recolección - traslado y correcta disposición es un tema que las diferentes administraciones departamentales no han podido resolver a satisfacción de los estándares aceptados para reconocer a Montevideo por amplias mayorías como una ciudad limpia.

Sumado a ello es ineludible citar la existencia de miles de personas que directa o indirectamente viven de la clasificación de los residuos urbanos, situación que debe ser resuelta adecuadamente en base a cuatro principios fundamentales: Sanitario, Higiene y Limpieza, Seguridad Vial y Social.

La actual disposición final de los residuos en Montevideo, básicamente consiste en enterrar la basura en la Usina de Felipe Cardozo y Cochabamba. Ello despide olores y ocasiona la presencia de ratas, a la vez que los líquidos lixiviados, producto del escurrido de la basura, son altamente contaminantes y llegan a la Cañada La Chacarita y por ésta al Arroyo Carrasco. Son cientos las toneladas de basura que producimos diariamente en esta ciudad y tenemos la obligación de hacerla productiva, como ocurre en el mundo y principalmente en la Unión Europea, donde año a año se incrementa la instalación de plantas de biogás.

Esta crítica situación sanitaria que afecta a la ciudad es responsabilidad pura y exclusiva de la inoperancia de la Intendencia, la cual cuenta con una dotación de 1.200 funcionarios en el sector Limpieza y ha invertido casi U$S 17:000.000 en la adquisición de flota, equipamiento y mobiliario urbano.

Todas las administraciones del Frente Amplio se han enfocado, y por ello ha concentrado la inversión, en lo que podemos denominar los canales formales del proceso de gestión de los RSU, los que podemos esquematizar como:



La realidad indica que las dificultades provienen mayoritariamente de aspectos informales. No tenemos elementos para evaluar la segregación que hacen los ciudadanos, pero la práctica de hurgado y la escasa capacidad de los contenedores (o, lo que es lo mismo la baja frecuencia de vaciado) llevan a que lo residuos que llegaron al contenedor luego salen de éste y terminan en la calle siendo un foco de contaminación (pudiendo llegar al sistema de drenaje de agua de lluvia y de allí a contaminar los cursos de agua). Los residuos que el hurgador se lleva, son luego clasificados en la periferia de la ciudad muchas veces cerca de los cursos de agua a donde llegan a los cursos de agua. Alcanza con apreciar la cantidad de residuos que llegan a la bahía de Montevideo a través de los arroyos.

El descuido que presenta la ciudad en cuanto al estado de los espacio públicos induce que la población no cuide la limpieza de su entorno. Ese descuido de los espacios donde debería haber veredas, no sólo expone a los ciudadanos al peligro de caminar por la calzada, sino que además desalienta el cuidado de poner los residuos en su lugar, donde serán recogidos y no estarán

expuestos a los animales domésticos. Estudios sociológicos han probado suficientemente que **una ciudad limpia y mantenida invita a ser cuidada**.

C - SANEAMIENTO

Actualmente la Intendencia de Montevideo está ejecutando el Plan de Saneamiento Urbano IV (PSU IV), plan que fuera iniciado en el año 1979, y un convenio en la modalidad CCLIP (Línea Condicional de Préstamo para Proyectos de Inversión), que prevé préstamos para los Planes de Saneamiento V y VI. El PSU IV consiste en un paquete de obras y de medidas de fortalecimiento institucional, de la División Saneamiento, con un aporte del BID de U$S 118.600.000 y de la IM de U$S 20.900.000.

El primer módulo CCLIP, que es el Plan de Saneamiento IV, comprende obras que determinarán una mejora sustantiva en la calidad ambiental de la Bahía de Montevideo y asegurará la calidad del agua para tomar baños en las playas de la zona Oeste del Departamento.

El 28 de diciembre de 2006 se firmó el Contrato de Préstamo Nº1819/OC-UR (Plan de Saneamiento IV), que es el Primer préstamo Individual con recursos de la Línea de Crédito Condicional (CCLIP). El monto total del mismo es de U$S 139.500.000, de los cuales U$S 20.900.000 corresponden al aporte local y U$S 118.600.000 al financiamiento del BID, obra que será llevada a cabo por la Unidad Ejecutora del Plan de Saneamiento.

En diciembre de 2011 se firmó el Préstamo BID Nº 2605/OC-UR Financiamiento Suplementario. El monto total del mismo es de U$S 50.350.000, de los cuales U$S 7.550.000 corresponden al aporte local y U$S 42.800.000 al financiamiento del BID; las obras serán realizadas por la Unidad Ejecutora del Plan de Saneamiento.

Pese a lo invertido, a las obras realizadas, y a la infraestructura con que se cuenta para llevar adelante los Planes de Saneamiento Urbano, la realidad hoy nos muestra una ciudad con sus cursos de agua comprometidos por la alta contaminación, una red existente de saneamiento con graves problemas por falta de mantenimiento que deben ser resueltos, y una longitud de red insuficiente para atender las demandas de los Montevideanos. Adicionalmente se debe recordar, la existencia de zonas inundables, por falta de limpieza de las Bocas Tormenta.

La División Saneamiento cuenta con un total de 318 funcionarios y 20 pasantes, quienes realizan horas extras.

Entre las obras del primer préstamo, cabe destacar:

- Actualmente la Intendencia de Montevideo está ejecutando el Plan de Saneamiento Urbano IV (PSU IV), plan que fuera iniciado en el año 1979, y un convenio en la modalidad CCLIP (Línea Condicional de Préstamo para Proyectos de Inversión), que prevé préstamos

para los Planes de Saneamiento V y VI. El PSU IV consiste en un paquete de obras y de medidas de fortalecimiento institucional, de la División Saneamiento, con un aporte del BID de U$S 118.600.000 y de la IM de U$S 20.900.000.

- El primer módulo CCLIP, que es el Plan de Saneamiento IV, comprende obras que determinarán una mejora sustantiva en la calidad ambiental de la Bahía de Montevideo y asegurará la calidad del agua para tomar baños en las playas de la zona Oeste del Departamento.
- El 28 de diciembre de 2006 se firmó el Contrato de Préstamo Nº1819/OC-UR (Plan de Saneamiento IV), que es el Primer préstamo Individual con recursos de la Línea de Crédito Condicional (CCLIP). El monto total del mismo es de U$S 139.500.000, de los cuales U$S 20.900.000 corresponden al aporte local y U$S 118.600.000 al financiamiento del BID, obra que será llevada a cabo por la Unidad Ejecutora del Plan de Saneamiento.
- En diciembre de 2011 se firmó el Préstamo BID Nº 2605/OC-UR Financiamiento Suplementario. El monto total del mismo es de U$S 50.350.000, de los cuales U$S 7.550.000 corresponden al aporte local y U$S 42.800.000 al financiamiento del BID; las obras serán realizadas por la Unidad Ejecutora del Plan de Saneamiento.
- Pese a lo invertido, a las obras realizadas, y a la infraestructura con que se cuenta para llevar adelante los Planes de Saneamiento Urbano, la realidad hoy nos muestra una ciudad con sus cursos de agua comprometidos por la alta contaminación, una red existente de saneamiento con graves problemas por falta de mantenimiento que deben ser resueltos, y una longitud de red insuficiente para atender las demandas de los Montevideanos. Adicionalmente se debe recordar, la existencia de zonas inundables, por falta de limpieza de las Bocas Tormenta.
- La División Saneamiento cuenta con un total de 318 funcionarios y 20 pasantes, quienes realizan horas extras.

Entre las obras del préstamo adicional se destacan:

- Un emisario subfluvial de dos kilómetros de extensión en Punta Yeguas.
- Una planta de pre-tratamiento que recibirá los efluentes del 44% de Montevideo (cuencas de los arroyos Miguelete, Pantanoso y la zona Cerro-Casabó).
- Sistema de interceptores y estaciones de bombeo para recoger y conducir hasta la planta de pre-tratamiento todos los efluentes que se vierten en la Bahía y en la costa Oeste de la Ciudad.
- Puesta en funcionamiento del Fondo Rotatorio de Conexiones, sistema de préstamos y subsidios para obras de sanitaria intra-domiciliarias.
- Actualización del Plan Director de Saneamiento Urbano.
- Fortalecimiento de la gestión de la División Saneamiento.
- PRÉSTAMO BID Nº2647/OC-UR
- Proyecto de ampliación y mejora del sistema de drenaje y saneamiento de la ciudad de Montevideo.

El 13 de diciembre de 2011 se firmó el Préstamo BID Nº 2647/OC-UR. El monto total del mismo es de U$S 30.500.000, de los cuales U$S 10.000.000 corresponden a aporte local y U$S 20.500.000 a financiamiento del BID; la obra será llevada a cabo por la Unidad Ejecutora del Plan de Saneamiento.

II – ACCIONES PROPUESTAS.

A. LIMPIEZA.

1. **Plan Director Ambiental.** Cumplimiemto de un Plan Director Ambiental aprobado como política departamental, metropolitana y nacional.
2. Los clasificadores deben salir de la basura; no es digno que algunos conciudadanos deban hurgar la basura en condiciones no higiénicas, se deben construir una solución con ellos para que hagan su trabajo en mejor forma con la fracción de los residuos que son de su interés.
3. Los espacios públicos —"veredas"— deben ser mantenidos, en especial en la periferia de Montevideo, como estímulo para el cuidado de la prolijidad de la ciudad.
4. **Educación Ambiental**. Imponer la jerarquización de la educación ambiental de manera institucional. Para ello será necesario transformarla en un ***SERVICIO*** con los presupuestos correspondientes. Se debe insistir con el concepto de la **SEGREGACIÓN EN ORIGEN y CULTURA DE LAS Rs (reciclar, reducir, reutilizar).**

5. **Gestión Ambiental.** Nuestra propuesta supone la asignación e recursos económicos, materiales y humanos acordes al objetivo a cumplir. No obstante ello, por ser los recursos departamentales siempre escasos, debemos integrar al **capital privado** en la búsqueda de soluciones.
    - **Ampliar y/o incluir otras zonas** de recolección de residuos domiciliarios por terceros.
    - **La recolección de residuos no domiciliarios no es responsabilidad de la Intendencia**. Se fomentará la oferta de servicios del sector privado, los que serán controlados por el Gobierno Departamental y se obligará a los generadores a que se hagan cargo de la gestión adecuada de sus residuos con gestores privados autorizados.
    - Generar una **Segunda Usina de Disposición Final** en la zona centro u oeste de Montevideo gestionada por terceros y con disposición de residuos específicos. Alternativamente, se pueden implementar estaciones de transferencia con una operación estrictamente controlada, incluso por una Comisión de Seguimiento en la que participen los vecinos de la zona donde la estación de transferencia esté instalada.

- **Los circuitos se deben diseñar con criterios viales** (priorizando la seguridad ciudadana), empezar descargados lo mas lejos de la usina e ir hacia la usina (si el flechamiento lo permite).

- Mejorar las **acciones de contralor fiscal, social y otros de las empresas que se dedican a la compra del material para ser usado como insumo** (reciclado). Siendo respetuoso de las reglas del mercado, se puede intervenir en el control de precios, la balanza de pesaje de materiales a ser comprados, las tasas a pagar por las citadas empresas, búsqueda de la formalidad de la transacción.

- Generar **mayor número de frecuencias** de recolección de contenedores de residuos domiciliarios.

- **Eliminar las zonas de exclusión** por una mejora de gestión en la recolección de residuos domiciliarios y no domiciliaros.

- Elaboración de un Plan Estratégico para la **Erradicación de Basurales Endémicos.**

Hacer cumplir la normativa vigente a los comercios, empresas y clasificadores.

6. Instrumentar mecanismos de Inspección referidos al control de la tipo y cantidad de residuos generados por el mediano y gran comercio o empresa; control de la disposición correcta de los residuos y finalmente, creación de un cuerpo inspectivo capacitado y adecuado en número y materiales.
7. Incorporar la variable SOCIAL en la solución del problema.
    - Se **debe incluir en la solución al CLASIFICADOR y su FAMILIA**. Para ello se debe continuar con los procesos de **CLASIFICACIÓN EN ORIGEN y VALORIZACION** de los residuos con potencial de clasificar. Se dignificará el trabajo de los hurgadores aumentando la cantidad de usinas de clasificación y reciclaje de residuos donde puedan desarrollar su trabajo contando con instalaciones y equipos adecuados, ropa de trabajo, vestuarios, asistencia médica, prevención de siniestros, vestuarios. A su vez, se impulsará su formalización a efectos de que puedan ser titulares del derecho a la seguridad social y a la salud. En contrapartida, se prohibirá la recolección en los contenedores y la circulación de carros a tracción animal por la vía pública en toda la zona urbana.
    - **Ampliar y mejorar el funcionamiento de las PLANTAS de CLASIFICADO**. Recordemos que las mismas validan todos los procesos de educación ambiental asociados a la gestión de residuos y justifican una política departamental donde se le piden mayor compromiso a la población. Además bien gestionada e incorporando criterios empresariales e eliminando paternalismos absurdos pueden llegar a ser instrumentos validos en el marco de una solución integral.

      Una alternativa válida para la mejora de gestión y disminuir el descarte es hacerle llegar material con valor de mercado y no un volumen compuesto por todo lo que se considera SECO.

8. Actualización de la **NORMATIVA** a toda la cadena asociada a los residuos clarificando las relaciones entre los distintos actores (empresa – clasificador – tercero) y actualizando los mecanismos de identificación de infractores.
9. Contemplar de **manera integral** en la solución a la totalidad de los distintos tipos de residuos (domiciliarios, comerciales, otros) incluyendo a la zona rural mediante la recolección mensual de envases de productos fitosanitarios y agroquímicos.

B. SANEAMIENTO.

10. Mantener la política de gestión de los elementos claves del sistema de saneamiento y drenaje para asegurar el funcionamiento y mantenimiento. Destinar entre $ 25 y 30 millones a solucionar problemas menores de la red existente.
11. Asegurar la continuidad de la gestión en saneamiento mejorando la dotación de recursos y personal de Servicio de Operación y Mantenimiento de Saneamiento (SOMS) a partir de 2016.
12. Controlar la culminación efectiva del Programa de Saneamiento Urbano IV en el 2015.
13. Universalizar el servicio de saneamiento por redes en la zona urbana de Montevideo.
14. Mantener la política de gestión de los elementos claves del sistema de saneamiento y drenaje para asegurar el funcionamiento y mantenimiento.
15. Mantener el Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de Montevideo (PDSDUM) operativo y actualizado.
16. Definir claramente las competencias de cada unidad operativa de la IM para brindar un mejor servicio al vecino.
17. Fortalecer la coordinación con el tercer nivel de gobierno para brindar un mejor servicio al vecino.
18. Mediante la construcción de obras de drenaje pluvial, el Proyecto tiene como objetivo minimizar los impactos causados por la carencia o insuficiencia de infraestructura de drenaje urbano en áreas críticas de la ciudad de Montevideo. Siguiendo el Plan Director de Saneamiento y Drenaje Urbano de la ciudad, se priorizaron tres áreas urbanas en base a la frecuencia de las inundaciones y a la magnitud del impacto causado sobre los habitantes, sobre las viviendas y las vías del lugar. El Proyecto beneficiará aproximadamente mil quinientas (1.500) viviendas que actualmente sufren inundaciones con recurrencias de dos a cinco años. El Proyecto financiará obras de drenaje pluvial, entre las que se incluirán: tanques o áreas de amortiguación de crecientes, conductos de adecuada capacidad hidráulica, aliviaderos para evacuar excesos en cursos de agua preestablecidos, estaciones de bombeo cuando sea necesario, y otras estructuras complementarias.
19. Instrumentar un plan de gestión de los cursos de agua del Departamento, comenzando por recuperar los arroyos Pantanoso, Miguelete y sus afluentes, trabajando en coordinación con las Intendencias de Canelones y San José para la adecuada gestión de los arroyos limítrofes y del río Santa Lucía (única fuente de abastecimiento de agua potable al Departamento de Montevideo, hoy en riesgo crítico por contaminación de diversa etiología).

20. Acelerar la acción conjunta de la Intendencia y el gobierno nacional para la erradicación de asentamientos en las márgenes de los arroyos, recuperando estos espacios para el uso público.
21. El objetivo fundamental es la disposición final de efluentes domiciliarios e industriales de la Zona Oeste: abarca un colector desde la desembocadura del Arroyo Miguelete hacia el Oeste hasta Punta Yeguas, el emisario subacuático de 2 km en Punta Yeguas, la planta de pretratamiento en las cercanías y estaciones de bombeo intermedias. Con esta obra se captarán las aguas residuales de las cuencas del Miguelete, Pantanoso y sistemas independientes del Oeste. Con esta obra, el 100% de la red de saneamiento de Montevideo tendrá una disposición final adecuada, mediante emisarios subacuáticos en el Río de la Plata.

meté un cambio Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental
montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 5
PLANEAMIENTO TERRITORIAL, OBRAS Y EQUIPAMIENTO URBANO



Dr. RICARDO RACHETTI
Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti
www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 5

PLANEAMIENTO TERRITORIAL, OBRAS Y EQUIPAMIENTO URBANO

I – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

Una ciudad como Montevideo merece ser escenario de los sueños de sus habitantes. Una ciudad que pueda ser orgullo de su gente, ordenada, limpia, alegre y respetuosa de sus habitantes y su historia.

Para ello, se necesita la audacia en la toma de decisiones estratégicas, más allá de los intereses particulares, y asumiendo el riesgo de aplicar soluciones que puedan implicar sacrificios, en pos de un objetivo mayor.

Esa audacia existió en los orígenes de la ciudad: fue la generadora del primer gran emprendimiento, San Felipe y Santiago, y posteriormente del Puerto de Montevideo, la Rambla Sur, las grandes obras del Plan de 1911 al influjo de los planes urbanísticos europeos. No podemos dejar de mencionar la creación del Boulevard de Circunvalacion y la política de espacios verdes que dio lugar al Parque José Batlle y Ordóñez, y todo el complejo deportivo del que hoy podemos disfrutar, fruto de la visión de futuro de los gobernantes.

1. Los Orígenes del Ordenamiento Territorial en Montevideo,

Montevideo es una de las principales ciudades del Cono Sur por su tamaño y su ubicación estratégica. Concentra en sus límites departamentales y en la zona metropolitana que comparte con San José y Canelones la mayor parte de la población (60%) y de la producción industrial y de servicios del país.

La ciudad es en gran medida el resultado de un dilatado proceso de planificación que se inicia desde su fundación, aunque también producto de acciones de corte espontáneo, situación dual que se ha repetido a lo largo de toda su historia.

A pesar de sus características de puerto natural, es recién a fines del siglo XVII que Montevideo recibe su condición de Ciudad Puerto. Y es a partir de este punto que la ciudad crecerá en sucesivos círculos concéntricos. La red vial y férrea — concebidos como competitivos y no complementarios— se estructuraron confluyendo hacia el puerto, reforzando la macrocefalia capitalina.

De manera similar, en Montevideo las distintas compañías de tranvías fueron un factor decisivo de la expansión urbana a fines del siglo XIX. La red de tranvías, apoyada en la matriz territorial consolidada a la salida de la Guerra Grande, se expandió con una gran centralización de sus actividades político-institucionales, económicas, administrativas y

culturales, localizadas en Ciudad Vieja y Av. 18 de Julio, en definitiva, en las proximidades del Puerto.

2. Transformaciones recientes de la ciudad.

En los últimos años Montevideo experimentó grandes transformaciones. Por una parte éstas representaron beneficios y progresos para sus habitantes. Pero por otra, se vieron acompañadas por una problemática social, económica y cultural compleja, determinada por la creciente segregación social, la expansión desordenada de la ciudad, la subutilización de zonas urbanas con buenos servicios, la radicación de población infantil y juvenil en barrios sin servicios y los conflictos entre distintos usos del suelo (industria, servicios, agro, residencia).

2.1. Cambios que aportaron beneficios.

a) La aparición de las grandes superficies comerciales transformó y desplazó hábitos de consumo, paseo y recreación de los montevideanos,. generando centros de modernización atractivos para sus habitantes y también para los turistas.

b) La llegada de grandes cadenas hoteleras y lujosos cruceros motivó una oportunidad de trabajo para muchos uruguayos y un estimulo a la oferta de productos y servicios de alta calidad,. generando una infraestructura básica apta para el desarrollo del turismo.

c) El desarrollo de establecimientos de comida rápida o con envío a domicilio, con presencia de marcas locales e internacionales cambió la fisonomía de la ciudad, en forma asociada a los cambios de los hábitos de vida de la población donde la comida elaborada fuera del hogar adquiere relevancia en forma asociada a un rol diferente de la mujer, como viene sucediendo en el resto del mundo.

d) La globalización, ampliación y modernización de las comunicaciones tales como la computación, la telefonía celular, la televisión por cable, no solo impactaron los hábitos de vida, relación y entretenimiento sino que adicionaron diferentes instalaciones (antenas, cables, etc.) a la ciudad y requerimientos de disponibilidad de espacios públicos que permitan el uso difundido de los mismos: zonas wifi

2.2. Problemas asociados a los cambios

Por otro lado, nuestro Montevideo ha visto surgir nuevos y no deseados cambios que hasta hace un tiempo eran impensables:

a) El decaimiento y despoblación de barrios que otrora fueron prósperos desde el punto de vista inmobiliario y comercial, donde la población ha disminuido y se ha envejecido. Típicamente, el centro y los barrios adyacentes.

b) La localización creciente de los sectores de ingresos medios y altos a lo largo de la costa, en un proceso que se extiende desde la ciudad Vieja hasta la Ciudad de la Costa del Departamento de Canelones.

c) La migración de sectores de la población que, desde el área rural o de otras zonas de la ciudad, por razones económicas o sociales, generaron el fenómeno de los asentamientos donde habitan los sectores de población de menores ingresos. A su vez, es la población con mayor tasa de natalidad por lo tanto con alta presencia de niños y jóvenes.

d) El crecimiento de centros comerciales en muchas zonas ha cambiado los hábitos de desplazamiento de muchos montevideanos que ya no tienen como único destino el Centro de la ciudad y que viven en especies de islas autosuficientes, lo que determina escasa vinculación con otros barrios y con las personas que los habitan.

II – LA PLANIFICACIÓN DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Las grandes transformaciones sufridas generaron un impacto muy importante para la Ciudad de Montevideo y obligan a la Intendencia a cambiar en forma rápida y radical sus formas de intervención para alcanzar los resultados que los montevideanos exigen. Pero no lo han hecho en 25 años.

Por eso nos presentamos antes ustedes: estamos dispuestos a tomar decisiones, a actuar y a recuperar la audacia. Esa es nuestra propuesta. Nuestro objetivo es llevar a Montevideo a una posición de liderazgo en el país y en la región.

El propósito fundamental de la estrategia en torno al ordenamiento territorial es promover el desarrollo humano social y cultural y mejorar la imagen urbana, fomentando la convivencia social. Para eso es necesario mejorar el equipamiento de los espacios públicos y las condiciones de sendas peatonales y veredas buscando aumentar la seguridad de las personas.

La estrategia esta orientada a favorecer a los sectores más desprotegidos, aquellos que no pueden pagar por áreas de esparcimiento, promoviendo la participación activa de los beneficiarios para hacerlos participes en el uso y el cuidado de las obras.

Al crecimiento desordenado de la ciudad, a las condiciones de creciente segregación social y el deterioro progresivo del patrimonio natural y construido se lo debe enfrentar con la planificación consistente y audaz para mejorar las condiciones de habitabilidad y de aprovechamiento del territorio[9].

Los procesos metropolitanos, que vinculan la ciudad central con los espacios fuera de los límites departamentales, requieren *de una acción ordenadora y planificada para optimizar el uso de las capacidades instaladas* en la ciudad en cuanto a infraestructuras y equipamientos.

II.1. Planificación de los espacios públicos.

La ciudad es el medio en el que tradicionalmente nacen y viven los ciudadanos. Así como los animales necesitan que se protejan las selvas y otros entornos silvestres para

9

sobrevivir, los seres humanos necesitamos espacios que propicien nuestra salud física y espiritual.

En las ciudades, esto significa disponer de espacios públicos peatonales abundantes, amplios y de calidad; en otras palabras, plazas, senderos y parques abundantes, amplios y bien mantenidos.

El espacio público es un bien colectivo, conformado por el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas.

NOS PERTENECE A TODOS.

Su cantidad, buen estado, así como el adecuado uso y aprovechamiento reflejan la capacidad que tienen las personas que habitan en las ciudades de vivir colectivamente y progresar como comunidad, sin caer en visiones individualistas y oportunistas.

En los espacios públicos las personas, especialmente las más vulnerables y excluidos, encuentran un lugar para recrearse, conversar con sus vecinos, ejercer sus derechos y deberes democráticos, encontrándose como iguales, independiente de su condición social, raza o religión.

Por ser un lugar donde las personas ejercen de forma plena su ciudadanía, el espacio público **genera apropiación y sentido de pertenencia**, los cuales son vitales en la cultura de una comunidad.

Aunque son múltiples las funciones que cumplen los diferentes elementos que integran el espacio público, destacamos las siguientes:

- Es un elemento que estructura y determina la forma como se relacionan sus habitantes.
- Contribuye a la conservación de recursos naturales y ecosistemas, lo cual reduce los niveles de contaminación de las ciudades y crea un medio ambiente adecuado.
- Genera seguridad a los ciudadanos y brinda oportunidades de valoración a las propiedades.
- Genera equidad en el desarrollo de los habitantes.
- Genera identidad en las comunidades y las ciudades.
- Contribuye a regular y equilibrar el transporte público.
- Contribuye a la preservación de la memoria histórica, a través de la conservación del patrimonio cultural.

En las décadas pasadas, el crecimiento de las ciudades ha conducido a la insuficiente generación de espacio público, especialmente en las zonas más deprimidas. Los recurrentes procesos de invasión y desarrollo ilegal de asentamientos, son problemas que afectan a Montevideo y otras ciudades de la región.

Contar con espacios públicos amplios, bien iluminados, de fácil acceso, señalizados, arborizados, con un mobiliario adecuado y libre de cualquier tipo de invasión, es un factor importante para mejorar la calidad de vida de Montevideo.

Este es uno de los principales retos que enfrenta el gobierno de la ciudad en los próximos años.

II.2. Planificación del patrimonio natural y de la calidad ambiental

El propósito fundamental del ámbito estratégico medio ambiental es fomentar los espacios verdes y desarrollar las áreas de equipamiento, que permita preservar el medio ambiente convirtiendo a nuestra ciudad en mas saludable.

En consecuencia la principal tarea de la Intendencia de Montevideo es la de motivar, facilitar, regular y controlar el conjunto de actividades que realizan los actores sociales, institucionales y funcionales haciendo que las actividades del gobierno municipal sean más fáciles y menos costosas en su labor de construir una ciudad ordenada, limpia y sostenible.

Las zonas verdes incorporadas al espacio urbano no sólo proporcionan áreas de descanso y esparcimiento, sino que constituyen reservas de biodiversidad en el interior de la ciudad, y puntos de purificación natural del aire y las aguas, reduciendo, además, la impermeabilidad de la urbanización y, por tanto, la afección a los niveles freáticos.

La planificación debe incorporar la atención y mejora de la calidad ambiental en el medio más inmediato de los ciudadanos, el propiamente urbano.

Más allá de la dimensión “verde” de la urbanización, la mejora de la calidad ambiental se logra también mediante decisiones que, directa o indirectamente (mediante ordenanzas específicas o a través de la ordenación de la edificación y sus usos), reduzcan la contaminación acústica, atmosférica, lumínica y radioeléctrica.

Los elementos naturales son aquellas áreas que conservan las funciones esenciales de preservación y conservación de los ecosistemas, productoras de agua y oxígeno, sumadas a otras de tipo paisajístico, que en algunos casos incluso permiten la producción de bienes y servicios ambientales.

Estos elementos conforman la estructura ecológica principal de las ciudades, la cual delimita y condiciona su crecimiento.

En estos componentes naturales del espacio público pueden distinguirse tres categorías:

1. *Áreas para la preservación*: Componentes de la geografía física que por su nrelevancia ambiental deben ser protegidas.
2. *Recursos hídricos*: que deben ser protegidos por conservación del sistema y por su relevancia ambiental, tales como playas, ríos, represas, canales de desagüe, etc.
3. *Áreas de interés paisajístico:* En esta categoría se encuentran, entre otros, los espacios recreativos y ambientales, parques naturales, las reservas naturales, y los santuarios de fauna y flora.

Las áreas de preservación orográfica (dunas, playas, cerros) son de gran importancia para las ciudades por cuanto son fuente de recursos naturales, mantienen ecosistemas propios y son fuente de recursos económicos en la medida que permitan la realización de actividades económicas como el turismo, por ejemplo. Pensemos en el Cerro de Montevideo, las playas, las costas en general. Estas zonas, además, son óptimas para el deporte y la recreación de las comunidades.

Las áreas de preservación hidrográfica, por su parte, son importantes por su capacidad reguladora de caudales y por constituir la fuente de irrigación natural y en el caso de Montevideo, el Río Santa Lucía es la la fuente que provee de agua potable a la ciudad. Los recursos hídricos también tienen un valor económico considerable, pues de ellos dependen diversas actividades económicas como la pesca y el turismo.

Asimismo los humedales, lagos y lagunas, deben ser cuidados y promocionados ya que normalmente albergan importante cantidad de biodiversidad de flora y fauna.

Las áreas de interés paisajístico, recreativo y ambiental, comprenden los demás elementos naturales que, pueden contribuir a reducir los niveles de contaminación auditiva, visual y atmosférica, etc. La adecuada articulación de los elementos naturales con la ciudad es una garantía del equilibrio ambiental.

II.3. Planificación de la diversidad productiva y de los agentes

No se puede olvidar la dimensión económica de la planificación: la búsqueda del equilibrio puede lograrse a través de la planificación urbana mediante ordenanzas que definan las actividades a desarrollarse en cada suelo.

La diversificación de las actividades, incorporando todos los sectores (primario, secundario, terciario y construcción), permite mantener una economía saludable, con la flexibilidad suficiente para hacer frente a las fluctuaciones cíclicas del mercado y salvaguardando la vitalidad del sistema local a pesar de posibles caídas en la demanda de un sector aislado.

Del mismo modo, y como corolario del principio de diversificación de las actividades, hay que hablar de la necesaria diversificación e integración de las escalas de actividad, refiriéndonos con ello a la toma de decisiones para la inclusión y protección de los agentes económicos pequeños y medianos y su interacción con los grandes operadores.

La pequeña y mediana empresa, que se ha insertado en la vivienda residencial debe ser ubicada en lugares de uso del suelo adecuados, a efectos que no sucedan las situaciones de

incendios en barrios residenciales que vemos repetirse con frecuencia y ante la pasividad de la IM.

En este aspecto, optar por el equilibrio es, de nuevo, la mejor estrategia; los grandes agentes económicos pueden aportar importantes beneficios, propios de las economías de escala, pero, dado su tamaño, son incapaces de responder de manera flexible y rápida a los cambios de escenario económico, lo que sí pueden realizar los agentes medianos y pequeños.

II.4. La planificación del patrimonio construido

La calidad de vida en las ciudades pasa, sin lugar a dudas, por la rehabilitación del patrimonio construido como soporte físico en el que se desarrolla la vida de los ciudadanos. Un atento cuidado para desarrollar actividades de mantenimiento y cuidar su seguridad resultan esenciales en el nuevo escenario de inseguridad que vive la ciudad.

La revaloración de arquitecturas, por su historia o por excelencia constructiva, es tarea de todos los días y no se puede limitar a un fin de semana del patrimonio.

Cualquier actuación debe tener en cuenta que, como se decía anteriormente, en la ciudad los problemas sociales, económicos y ambientales están estrechamente unidos.

II.5. La planificación en relación a la cohesión social

Es necesario incorporar a la planificación urbana el principio de cohesión social frente al de exclusión o segregación, como vía para la consecución del equilibrio social.

Del mismo modo en que, hasta ahora, las políticas públicas de vivienda o la elección del modelo territorial han servido habitualmente para separar a los ciudadanos en función de su nivel de renta, nacionalidad, edad, etc., en adelante deberíamos apostar por el objetivo de la hibridación y la diversidad.

Para ello se debe promover la formación de ***barrios socialmente heterogéneos***, desalentando las tendencias de localización residencial socialmente segregadas, atacando la precariedad e informalidad urbana para promover la integración socio-territorial. En particular, se consideran las actuaciones de relocalización de asentamientos ubicados en áreas de riesgo ambiental.

Asimismo se debe impulsar la ***dotación y distribución de infraestructuras básicas*** (energía, agua, saneamiento, alumbrado, comunicaciones) accesible al conjunto de la población, que tienda a superar los desequilibrios territoriales. Entre las infraestructuras a desarrollar se destaca la red de saneamiento, así como la estructuración y enriquecimiento del espacio público, que engloba tanto calles y caminos urbanos y rurales como zonas vinculadas a ellos.

Volver a poblar el centro de la ciudad de manera de promover un centro vivo y dinámico que pueda aprovechar las instalaciones existentes en términos de escuelas, oficinas

publicas, servicios privados y disminuir los requerimientos de transporte y los tiempos asociados a él.

Apoyo e incentivo a la restauración de arquitecturas de interés y el desarrollo de programas arquitectónicos acordes en calidad constructiva y en cuanto a usos.

II.6. Los problemas actuales en el Ordenamiento Territorial

El territorio del Departamento ha intentado ser ordenado por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la IM, pero no hay Plan de Ordenamiento territorial si no se toma en cuenta la realidad desde la que se parte por un lado, y el objetivo al que se aspira llegar, por otro. Estas dos situaciones que estuvieron ausentes en la formulación del POT.

Un Plan de Ordenamiento no puede ser una fuente de confusiones tal que lleve a aprobar excepciones frecuentes a la norma general, con lo que se transforma el POT en una herramienta de discrecionalidad absoluta y abona la posibilidad de la corrupción.

¿Cómo se puede entender declarar zona urbana al Estadio de Peñarol y no haber aceptado declarar zona urbana a Jacksonville en la zona franca de enfrente de la ruta 8? ¿O haber declarado zonas urbanas los barrios privados o semi-privados en la zona rural del este del departamento? ¿O haber autorizado la construcción de edificios de mayor elevación que la habilitada por la norma cuando, al lado, se había negado la misma petición un tiempo atrás?

De hecho el gran urbanizador de Montevideo de los últimos tiempos ha sido la red vial nacional, a lo largo de la cual se fue asentando la ciudad reciente en forma de asentamientos irregulares a los lados de los accesos a Montevideo y las Rutas 1, 5 y 8 y el colector perimetral.

III - LOS ASENTAMIENTOS

La Intendencia de Montevideo, irresponsablemente, permitió —y en determinados casos se fomentó desde sectores políticos de la izquierda— la ocupación de tierras ante la pasividad del Estado Departamental. Es así que Montevideo es base de asentamientos que ocupan amplias zonas del departamento y donde reside parte importante de la población. Según el Censo del 2004, el total de viviendas en los asentamientos ascendía a 36.356 (de las cuales 34.425 eran ocupantes) que representaban 133.545 personas. De ellas, el 40,2% vivía en el Municipio A; 24,5% en el F; 15,7% en el G; 15,3% en el D; 3,5% en el E; 0,6% en el C y 0% en el B. ¿Casualidad o desidia?

Varios de esos asentamientos no pudieron regularizarse porque se urbanizó en zona rural, para lo cual se requería intervención favorable de la Junta por vía de excepción. La falta de regularización permite que el ocupante no pague contribución, tasas de pavimento o saneamiento, siga colgado de la luz y del agua que pagan los demás vecinos formales, con el consiguiente perjuicio para todos. Por un lado, la injusticia para el que sí paga sus

impuestos y, por otro, para el propio ocupante del asentamiento que vive en condiciones infrahumanas y nunca logra un sentimiento de pertenencia legitimo.

En 10 años del Frente Amplio en el gobierno nacional y 25 de gobierno departamental, no se logró dar título de propiedad a ninguno de los ocupantes de barrios incluidos en el programa PIAI (Programa de Integración de Asentamientos Irregulares).

No es casualidad. Es la prueba de un gobierno que discrimina al ciudadano, lo favorece con dádivas y lo mantiene fuera de la sociedad formal, condicionándolo y quitándole la libertad que trae la consagración del derecho de propiedad.

No podemos olvidar que el 36,7% de las personas que viven en los asentamientos en condiciones infrahumanas son menores entre 0 y 14 años y el 4% son mayores de 65 años. Entre ambas franjas etarias tenemos una población económicamente activa (entre 24 y 65 años)[10] de 79.145 personas cuyos ingresos son un 45% inferiores al promedio de Montevideo y un 54%inferiores a los que perciben los del Municipio CH. Nuevamente... ¿casualidad?

Los asentamientos irregulares hay que formalizarlos de inmediato y aquellos casos de asentados que han edificado en zonas que no son aptas (inundables, contaminadas, etc.) tienen que ser removidos y realojados en el Plan que promoveremos de lotes con servicios.

En Montevideo hay todavía enormes extensiones de suelo rural propiedad del Estado, que no cuida ni preserva, y que pueden ser suficientes para alojar los asentados que haya que realojar en zonas próximas a sus lugares de residencia actual. Sobre estos terrenos, con los servicios básicos (tan básicos como los de la ciudad formal menos favorecida), un programa de vivienda evolutiva tipo es posible por autoconstrucción, por cooperativa, por ahorro previo o por cualquier otro medio idóneo.

Resolver el problema de los asentamientos importa para Montevideo menos que la experiencia disparatada de Alur, la cuarta parte de los mayores intereses que ha pagado el país por las emisiones de deuda y una ínfima parte del aumento de la deuda externa del país (!).

Y es necesario pensar que en estos barrios es donde el crecimiento demográfico es alto y mayor que el reemplazo. Es necesario que los ciudadanos vivan en barrios que cuenten con espacios verdes (no hay árboles en los asentamientos), que cuenten con plazas, porque algún día serán ciudad formal y se evidenciará la falta de algo tan elemental como una plaza y que se la pueda dotar de infraestructuras mínimas como para que se realice la vida social, el deporte y la integración barrial.

IV - DESCENTRALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Uno de los cambios urbanos más relevantes ha sido el cambio de hábitos que ha traído la descentralización de servicios en la ciudad, en particular los servicios privados.

[10] La definición de la PEA es todos aquellos mayores de 14 años. No existe límite superior.

La introducción de las telecomunicaciones, las redes de pago, la apertura de policlínicas de las instituciones mutuales han sido seguramente los mayores responsables del cambio en la ciudad.

Sin embargo esto no ha sucedido en los sectores donde la responsabilidad es del Estado. Las policlínicas públicas, las escuelas de la periferia, los cantones municipales, son los mismos que hace 30 años.

Cuando el principal agente que determina el movimiento de descentralización de la ciudad es el sector privado y no lo acompaña el gobierno nacional ni el departamental, algo no está funcionando correctamente en Montevideo.

En algunos países, como Brasil, se han llevado adelante con éxito el sistema de One-Stop-Shop, que son locales donde se reúnen los servicios públicos, permitiendo sinergias en los costos y facilitando al usuario los trámites al concurrir a un solo local.

Acercar el gobierno municipal a la gente, no sólo democratiza, sino que integra a aquellos que de una manera u otra se sienten desplazados de los espacios de convivencia.

Los dos objetivos que se proponen van más allá de expresiones políticamente correctas, son el verdadero sentido de este proceso:

a) descentralizar servicios para ser eficientes, y

b) dar participación para involucrar al beneficiario en la gestión, lo cual maximiza la probabilidad de éxito.

Para el cabal cumplimiento de los cometidos del gobierno municipal, es fundamental el desarrollo local y la prestación de los servicios municipales, con objetivos específicos.

V - LA DESCENTRALIZACIÓN ZONIFICADA

La ciudad no tuvo los criterios claros de localización y no tiene hoy criterios razonables de uso que busquen aprovechar de manera eficiente la estructura urbana, que no es otra cosa que la inversión social ya realizada.

La descentralización no implica desindustrialización. La política que viene implementando la Intendencia genera que la poca industria que tenemos opte por su locación en departamentos vecinos. Montevideo no puede darse ese lujo, que es básicamente un castigo al trabajo. No todo Montevideo puede ser residencial. La propuesta de descentralización zonificada plantea el aprovechamiento de zonas antiguamente industriales, hoy en franca decadencia. A modo de ejemplo, es el caso de Peñarol, La Teja, Bella Vista, Cerro, que disponen de condiciones adecuadas para proyectos de pequeña y mediana industria.

Si se generan unidades productivas en los barrios, los ciudadanos podrán en muchos casos trabajar a pocas cuadras de distancia de su casa. Podrían también existir programas tendientes a locaciones en las proximidades de las rutas nacionales o ruta perimetral.

La ciudad presenta hoy asentamientos de locales comerciales que alteran en forma negativa la trama urbana. Por ejemplo, la llamada zona repuestera, tiene un impacto sumamente negativo tanto en el transito como en la calidad de vida de la gente que habita en una trama antigua, consolidada y prácticamente inmodificable. Proponemos entonces la concreción de polos logísticos y de empresas importadoras en los márgenes de la ruta perimetral. Por la doble condición de accesibilidad al servicio de la empresa / industria y el redundante beneficio de los centros consolidados de la ciudad.

VI - OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD

En Montevideo no hay una acción firme y continua de mantenimiento de los espacios municipales, sean las calles, los parques, los monumentos, el patrimonio histórico y arquitectónico de la ciudad.

Las obras de intervención urbana constituyen un sistema que tiene una gran incidencia en la funcionalidad urbana y territorial y habrán de ser actores de cualquier proceso de fortalecimiento de las centralidades. Entre ellos, las de carácter asistencial, educativo, recreativo, comercial, cultural, son decisivos en los procesos de estructuración urbana coordinada y colectiva.

La gestión de estas obras deberá ordenarse y gestionarse en el ámbito de diferentes competencias sectoriales y territoriales del Estado y de la iniciativa privada. Sin embargo, a la Intendencia le corresponde brindar el marco de referencia para la coordinación en la localización

El sistema de espacios públicos, asociado al sistema de movilidad y la red de equipamientos, mejorará el vínculo de los ciudadanos con el entorno contribuyendo a la reversión de las situaciones de segregación social y generando un sentimiento de pertenencia en un ciudadano que hoy no lo tiene.

La intervención destinada a la dotación de equipamiento público, requiere acciones planificadas y coordinadas por parte de la Intendencia, entre sus dependencias y con otros organismos públicos y privados.

Es importante, además, que sinteticen un proceso de discusión y participación colectiva de todos los sectores actuantes, recogiendo las más diversas opiniones, en particular de la población involucrada.

Más aún, se deberá promover la cooperación público–privada mediante intervenciones conjuntas entre el gobierno municipal y la sociedad civil, ya sea con empresas o con los propios ciudadanos por intermedio de sus organizaciones.

VII – ACCIONES PROPUESTAS.

7.1. Propuestas para la revalorización de los espacios públicos

1. *Ensanchamiento* de vías definiendo con claridad el espacio de los peatones, para medios de transporte alternativos a los vehiculares y para los vehìculos,

2. *Redefinición de espacios como parques y plazas. A*un los más pequeños, harán más atractivos a los centros de barrio como espacio de encuentro de los ciudadanos.

3. Calificación de las centralidades, asegurando la *calidad de los pavimentos, un sistema de barrido y recolección de residuos eficiente, mejoramiento de aceras y existencia de cordones, provisión de mobiliario urbano y construcción y mantenimiento de espacios verdes acordes a la jerarquía de cada centralidad*.

4. Construcción de Espacios de Uso Múltiple para el *desarrollo de diversas actividades culturales* en forma permanente, contribuyendo así a la consolidación de las centralidades como ámbitos de encuentro, esparcimiento e interacción social.

5. *Construcción de auditorios* en espacios públicos a definir con un diseño cuidadoso en los acústico y apto para albergar conciertos, proyección de películas y obras de teatro.

6. *Promoción de centralidades con enfoque paisajístico*. La revalorización del parador del Cerro es una acción impostergable mediante la creación de un paseo accesible y seguro que fomentará dinámicas de apropiación ciudadana. Unido a la propuesta de un Ferry desde la Ciudad Vieja se convertirá e un polo atractivo turistico.

7. Creación de infraestructura de soporte para arte callejero. Colocación por ejemplo de paredes dispersas en parques (Parque Rivera, Parque José Batlle y Ordóñez, etc.) de modo de generar una dinámica de pintura efímera que incorpore a los jóvenes a los espacios públicos. De este modo se generará un paseo cambiante por esas obras y la ciudad contaría con un espacio de expresión legítimo que evite las pintadas desprolijas e invasivas.

7.2. Integración Social.

8. Una de las propuestas del PC a nivel nacional fue la creación de ámbitos de unificación coordinada de los servicios que se proponen, a través de las Plazas de Integración Social (en adelante PLAIS) que contengan los siguientes servicios:

a) Una plaza multifunción intergeneracional ubicada en el corazón de las zonas estratégicas dónde se concentra la pobreza y la marginación social. La propuesta asciende a 22 PLAIS ubicadas en el corazón de los barrios que padecen la pobreza y la marginación social.

b) Una comisaría o subcomisaría que consolide el nomal desarrollo de actividades sociales públicas de los ciudadanos complementando el servicio básico de prevención y represión de los delitos cerca del lugar donde se gesta la delincuencia y en coordinación con el Juez de Familia; el oficial del MIDES, el médico Jefe de la Policlínica y la Dirección de los Establecimientos Educativos de la zona.

c) Un juzgado de familia, con su correspondiente defensoría de oficio. La cercanía física permitirá el seguimiento personal de los vecinos de cada PLAIS, reconocer sus

antecedentes familiares en forma directa y proporcionar el apoyo y la contención que las familias requieran.

d) Una oficina del MIDES que apoyará a las familias en contexto crítico y permitirá la coordinación con las restantes políticas prioritarias estatales. Salud y educación;

e) Una escuela/ liceo de tiempo completo. La universalización de las escuelas de tiempo completo —objetivo explícito del Partido Colorado desde su implementación en la "Reforma Rama"— acompañado de los liceos de tiempo completo, porporcionarán la currícula específica, el alimento, el aprendizaje de una segunda lengua, la enseñanza de talleres y oficios y deberes asistidos que posibilitarán el corte del círculo vicioso de la pobreza.

g) Una policlínica, con equipamiento y personal médico especializado para brindar la atención primaria a víctimas de la adicción (alcohol y drogas sociales), incluyendo a sus familiares directos o vecinos victimizados por el enfermo.Las policlínicas cercanas al problema social habilitan rápidas respuestas a los pedidos de quienes quieren superarse e integrarse socialmente y proporcionarán contención a su entorno directo. Las mismas se integrarán al SNIS (Sistema Nacional Integrado de Salud) como centros 1º atención.

h) Equipamiento.

7.3. El nuevo oeste de Montevideo.

9. Desarrollo de Conjuntos de Ofertas Residenciales de nuevo tipo, con intensidades y morfologías capaces de valorizar el paisaje.

10. Implementación de un un Sistema de Espacios Modernos al servicio de la actividad industrial y portuaria. La vocación productiva e industrial de la zona permite pensar en una periferia equilibrada en términos de empleo.

7.4. Infraestructura al servicio del puerto

11. Readecuación de la rambla portuaria de modo de garantizar un eficiente acceso y salida de mercadería tanto por vía ferroviaria como por camiones de modo de dar solución por carriles independientes a la carga y al transporte publico y privado particular hacia las rutas y hacia zona centro. (*ver proyecto movilidad estación central de Afe*)

7.5. Mejoramiento del Equipamiento Urbano

Se promoverá la creación y cuidado de los componentes construidos del espacio público que incluirán los diversos elementos:

- *Elementos para circulación peatonal:* Estas áreas, como las veredas, parques, arboledas se destinan exclusivamente al tránsito de los peatones.
- *Elementos para circulación vehicular:* Áreas destinadas para la circulación de vehículos, tales como las zonas viales y pasos a desnivel, etc (ver movilidad)

- *Elementos para encuentro:* Mobiliario urbano al servicio del espacio plaza. Destinado al confort y a contribuir con una experiencia urbana satisfactoria así como el disparador de comportamientos y vinculos integradores.

La importancia de los elementos construidos radica en que contribuyen a moldear la ciudad y a determinar la forma en que se desarrolla y se relacionan sus habitantes.

12 . La Vegetación.[11]

12.1. Retiro de árboles que por su gran porte o la ramificación de sus raíces generan daño a las construcciones y los pavimentos de las calles, remplazándolos por especies apropiadas para sombra-abrigo según los parámetros ambientales adecuados y las recomendaciones de los profesionales ingenieros-agrónomos municipales.

12.2. Dinamización de los viveros municipales, apuntando a las especies forestales de árboles ornamentales para embellecer a la ciudad, cumpliendo con sus finalidades ambientales. Para ello profesionalizarán las funciones directrices de los servicios encargados de estos temas.

13. La Iluminación[12]

13.1. Aumentar la iluminación de las fuentes promoviendo una ciudad que tiende a generar bienestar al refrescar el ambiente con el agua y alegrarlo con la luz.

13.2. Eliminación de lámparas de sodio de alta presión y sustitución por tecnología led en espacios públicos. Sustitución por zonas y paulatina del 100% de las luminarias a la nueva tecnología.

13.3. Proyecto de iluminación de monumentos y edificios patrimoniales, tanto públicos como privados. En este ultimo caso se financiará por partes iguales con el propietario del inmueble.

13.4. Sustitución paulatina del tendido aéreo de la red de alumbrado en coordinación con UTE.

14. El Mobiliario urbano y señalización

El mobiliario urbano comprende aquellos elementos que mejoran el uso de los espacios. Se los puede agrupar en:

[11] La vegetación de la ciudad está constituida por los jardines y los demás elementos que definen los paisajes urbanos, tales como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques.

[12]La luz es un elemento sumamente importante para aumentar la seguridad de los habitantes de la ciudad y el sentimiento de protección propiciando el uso de los espacios públicos y los encuentros sociales..

- Elementos de comunicación tales como: mapas, planos, urbano informadores y teléfonos, entre otros.
- Elementos de organización tales como: semáforos, carteleras, estacionamientos
- Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales y vehiculares, protectores de árboles, bancas, relojes, esculturas y murales, entre otros.
- Elementos de recreación tales como: juegos para adultos, jóvenes y niños.
- Elementos de servicio tales como: parquímetros, bicicleteros, surtidores de agua y casetas de venta, entre otros.
- Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos y bebederos. Es en este punto que entendemos que a ciudad presenta una importante falencia. Legislando y castigando comportamientos impropios pero no ofreciendo una alternativa saludable, accesible y concreta.
- Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico, sirenas, hidrantes y equipos contra incendios, entre otros. Es necesario avanzar en normas de seguridad y el cumplimiento de las normas para personas discapasitadas.

El mobiliario urbano y la señalización cualifican el espacio público, mejorando sus servicios y consolidando sus funciones. Una ciclovía bien señalizada, por ejemplo, cumple mejor sus funciones de circulación, así como ocurre con las vías vehiculares.Igual sucede con un parque, con componentes como juegos infantiles en buen estado, bancas y pistas de patines o skate para los jóvenes, mesas para juego de cartas de adultos, lo cual muy seguramente resulte más atractivo y genere un mayor número de visitantes.

14.1. Construcción de canchas de deportes públicas y libres en la zona de cada centro comunal. Éstas podrán estar vinculadas a las PLAIS y deberán tener actividades variadas y destinadas a personas de edades diversas (canchas de bochas, frontón, pistas de skate y patinaje, guardería infantil con juegos para niños, mesas para juegos de ajedrez y cartas, etc)

14.2. Readecuación de mobiliario de las paradas de ómnibus de modo que se constituyan en un verdadero refugio. Se estudiaran para áreas de mayor afluencia de publico la colocación de barreras de protección en relación al transito y en relación a las inclemencias del tiempo. También se procurará que las paradas sean una fuente de información para ciudadanos y turistas, con textos y planos de ubicación e información sobre recorridos y destinos de los ómnibus.

14.3. Implementación de paletas de información interactivas que incluyan fechas de vencimiento de pagos, tramites y actividades culturales. Las mismas podrán estar financiadas con publicidad de modo de reducir en lo posible la cartelería fija.

14. 4. Habilitación de ciclovías en los espacios públicos que posibiliten un tránsito seguro y expedito de usuarios de bicicletas, así como de ciclobandas, pistas o sendas sobre la calzada o acera segregadas sólo por demarcación del tránsito vehicular o peatonal (ancho mínimo de 1,5 m por sentido de circulación).

15. Gestión de espacios para áreas de carga y descarga (ver movilidad)

16. Relocalización de vendedores ambulantes ubicados en vía publica. Gestión con los diferentes actores para reorganizar y dignificar la tarea comercial. Se plantea el traslado de los vendedores de zona de 18 de julio hacia galerías desocupadas. Lo mismo en la zona de 8 de octubre y el Paso Molino.

17. Generación de kioscos atractivos que puedan vender artesanías como apoyo al desarrollo del turismo y remoción de los kioscos de revistas vacíos objeto de publicidad estática de entes estatales como Antel.

18. Política de pavimentos y oficina de coordinación de obras publicas. Con el objetivo de terminar con los perjuicios e ineficiencias generados por obras que se realizan en forma no coordinada y rompen veredas y calles en forma sucesiva, se propone la colocación de caños en espera para el enhebrado de las diferentes instalaciones.

19. Puesta en valor del espacio vereda. No puede plantearse que sea solo responsabilidad de los vecinos el mantenimiento de las veredas cuando son rotos por diferentes servicios públicos. La Intendencia realizará obras en determinadas zonas.

20. En algunos barrios de escasos recursos la responsabilidad de que existan veredas o sendas de transito peatonal debe ser de la Intendencia de Montevideo. En particular, las veredas adyacentes a centros educativos deberían ser objeto de políticas de eficaces de mantenimiento para garantizar la seguridad de niños y adolescentes.

21. Colocación de pavimentos duraderos para mejorar el Centro de la ciudad y las áreas de paseo de turistas y ciudadanos en zonas específicas (Ciudad vieja y la Av. 18 de julio, por ejemplo). La misma lógica se podría aplicar a otras zonas, con materiales mas económicos pero siempre manteniendo estándares de calidad de construcción y de materiales.

Finalmente, se debe coordinar con los servicios de limpieza el lavado de veredas y calles en particular en la zona céntrica como elemento de salubridad, embellecimiento y bienestar para la población y los visitantes. De nada sirve poner flores en los canteros centrales si las veredas por donde camina la gente están sucias.

meté un cambio

Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental

montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 6
DESARROLLO ECONÓMICO Y POLÍTICAS SOCIALES, CULTURALES Y DEPORTIVAS



Dr. RICARDO RACHETTI

Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti

www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 6

DESARROLLO ECONÓMICO Y POLÍTICAS SOCIALES, CULTURALES Y DEPORTIVAS

I - DESAFÍOS PARA MONTEVIDEO.

Existe consenso en afirmar en que Montevideo debe repensarse y actualizarse en lo que respecta a las políticas sociales que ofrece a sus ciudadanos, como también a todos a todos aquellos que desarrollan alguna actividad comercial o cultural en su territorio.

Montevideo tiene una diversidad de desafíos que atender si quiere recuperar el lugar que se merece en el concierto de ciudades capitales, entre los que pueden destacarse:

1. Jerarquizar y efectivizar los planes urbanísticos que contribuyan a la recuperación del patrimonio cultural de los montevideanos.
2. Desarrollar la búsqueda de soluciones y el incentivo de usos racionales de la infraestructura urbana disponible.
3. Revitalizar turísticamente la ciudad, tanto en los destinos tradicionales como en el Montevideo rural.
4. Consolidar y dar más servicios de calidad a los ciudadanos.
5. Desarrollar planes que se sostengan en el tiempo para la explotación y desarrollo diversos emprendimientos económico-culturales que den más oportunidades a los montevideanos.

Para enfrentar cada uno de estos desafíos proponemos como estrategia, materializar la realización de esos desafíos en torno a cuatro componentes:

a. Técnico: cada una de nuestras propuestas será respaldada por estudios técnicos.

b. Participativo: desarrollando instancias que permitan recoger la opinión y aportes de todos los actores involucrados, orientadas a la búsqueda de acuerdos o consensos (cuando estos fueren posibles), teniendo como norte el interés colectivo y la satisfacción de la necesidades ciudadanas.

c. Cultura Organizacional: Promoción de una nueva cultura organizacional, donde cada acción y/o emprendimiento esté orientado a una cultura de mejora continua y al logro de metas socialmente relevantes.

d. Liderazgo: Con un liderazgo efectivo, que motive a los ciudadanos al logro de metas comunes.

Desde nuestra perspectiva, las políticas sociales, culturales y deportivas deben ser articuladoras de la sociedad: incentivando la integración, la promoción del individuo y sus derechos, así como el desarrollo de dinámicas culturales que despierten el sentido de pertenencia, la convivencia pacífica, el reencuentro, el diálogo y la cultura ciudadana, generando valor por lo nuestro y promoviendo la expresión cultural en todas sus formas.

II – EJES ORIENTADORES.

Nuestras propuesta se construye entorno a los siguientes ejes:

1. El Departamento como ámbito cultural.

Montevideo ha sufrido un proceso de pérdida de significación y valor de muchas zonas, como espacios habitacionales, de presencia comercial y hasta de desarrollo de actividades recreativas, deportivas y culturales, trasladándosele a otras zonas, tradicionalmente destinadas exclusivamente a residencia o zona de explotación agrícola. En definitiva, por una conjunción de factores, existen en Montevideo nuevas centralidades y, por ende, una tendencia a la fragmentación y dispersión.

Ello se ve amplificado por el hecho de que la ciudad sufrió en los últimos 25 años un importante deterioro de su patrimonio, agravado por la escasa coordinación de actividades y servicios entre los distintos agentes y operados culturales, así como una limitada oferta de servicios culturales que, salvo excepciones, se concentran en edificios o zonas emblemáticas de la ciudad y de gran valor patrimonial.

Es necesario mejorar los espacios de encuentro existentes, recuperar y hacer más visible nuestro patrimonio edilicio, así como multiplicar los escenarios y propuestas que se relacionan con la cultura y el tiempo libre.

El Departamento es a su vez, un importante centro cultural donde la Intendencia debería jugar un muy importante papel a través de sus teatros; la Comedia Nacional.; sus museos y bibliotecas; el Planetario, el Centro de Fotografía; TV ciudad; etc. La misma permite alejar a la población de la violencia y genera espacios de esparcimiento en los que además se fortalece la identidad con el país y con el Departamento. La cultura es considerada como un derecho humano fundamental y una obligación de los Gobiernos de propiciar condiciones para su desarrollo y florecimiento (artículo 27º de la Carta Internacional de Derechos Humanos).

2. El Departamento como Polo Turístico.

Más allá de que la participación pública en apoyo del área turística se canaliza mayoritariamente a través del gobierno nacional, la actividad municipal deberá integrarse con profesionalidad a la tarea, en su área de influencia.

El Gobierno Municipal tiene mucho para aportar en esta materia cumpliendo los objetivos sustantivos que hagan de Montevideo una ciudad más atractiva y desarrollando actividades de apoyo.

En el año 2013, Montevideo fue el segundo destino turístico, según cifras publicadas por el Ministerio de Turismo y Deportes. En efecto, 766.852 personas que representaron el 27% de los visitantes que ingresaron al país efectuaron un gasto de 511 millones de dólares (27% del gasto total).

El gasto turístico impacta como pocos en una gran cantidad de sectores de la economía (comercio, industria, hotelería, gastronomía, construcción, transporte, etc.).

La Organización Mundial del Turismo estima que por cada plaza hotelera se generan 15 empleos.

Nuestro país y Montevideo en particular tienen como razón de ser su posición geopolítica privilegiada entre Argentina y Brasil. Seguir aprovechando esta oportunidad es imprescindible para dar el sustento económico que toda ciudad necesita para desarrollarse

3. El Departamento y la salud.

Montevideo no es ajena a la salud de sus pobladores. Pero dicha actividad brindada a través de sus policlínicas – que brinda servicios de primer nivel - debe enmarcarse en la Política Nacional de Salud y específicamente en el Sistema Nacional Integrado de Salud.

4. El Departamento y la Población.

Se trata en esencia de impulsar intervenciones con una perspectiva multi-dimensional y multi-direccional, e incrementar el número de espacios y entornos saludables accesibles a la población. Las intervenciones estarán orientadas – en primera instancia - a las poblaciones de Adultos Mayores y a los niños.

Las personas mayores de 65 años representan más del 15 % de la población de Montevideo y tienen demandas insatisfechas en cuanto acceso instalaciones y servicios orientados para ellos, con redes sociales y familiares muy debilitadas y, por sobre todas las cosas, mucho tiempo libre disponible.

Para lograrlo proponemos reforzar las políticas de promoción y atención a adultos mayores, desarrollar una política de recuperación y mejora de los espacios recreativos-deportivos que permitan la accesibilidad de esta y otras poblaciones, así como multiplicar por 3 la actual oferta de servicios de actividad física que ofrece la Intendencia de Montevideo.

5. El Departamento y los Parques y Espacios públicos.

La creciente urbanización en la ciudad de Montevideo ha impactado en sus condiciones ambientales, por lo que resulta fundamental proteger, conservar e incrementar las áreas verdes urbanas, ya que desempeñan funciones esenciales para la calidad de vida de los

montevideanos. El cuidado, manejo y de los parques se presentan hoy como uno de los elementos centrales en la agenda de las ciudades. Para el caso de Montevideo existe:

- Pérdida de metros cuadrados de área verde destinado a parque, fundamentalmente en el Parque Batlle.
- Un incremento de usos diversos, muy alejados a los relacionados con el ocio, esparcimiento y la cultura.
- Gran deterioro – incluso de los símbolos más emblemáticos de Montevideo como la Rambla y el Cerro - fruto de una escasa renovación de su mobiliario, camineria, iluminación y vandalismo.

6. El Departamento y el Deporte.

Numerosos estudios y documentos indican que nuestro Departamento se caracteriza por:

- Envejecimiento y bajo estándar promedio constructivo de los espacios deportivos;
- Predominio de escenarios mono-deportivos y de baja calidad;
- Desequilibrio en cuanto a su distribución en todo el territorio del Departamento;
- Inexistente censo de instalaciones destinadas a la práctica de deporte y actividad física.
- Instalaciones deportivas sin habilitación total y/o certificado de final de obra.

Salvo excepciones, no tienen accesibilidad total para poblaciones con algún grado de discapacidad. Las barreras u obstáculos limitan severamente el uso, realización de actividades o libre circulación de personas con discapacidad..

Para lograrlo se establecerán alianzas con alcaldías que son referencia en el tema del equipamiento deportivo: Madrid, Barcelona, París, Londres, Medellín, Toronto, Santiago de Chile, Río de Janeiro; y se realizarán coordinaciones y búsquedas de apoyo a los efectos de construir un itinerario que permita lograr acuerdos con los actores involucrados en el tema: Ministerios, Centros Educativos, las federaciones deportivas internacionales y nacionales, entidades deportivas locales y diversos actores de la sociedad civil organizada de Montevideo.

Nuestro compromiso es que Montevideo mejore significativamente las instalaciones deportivas para el disfrute, realización y goce de todos los montevideanos.

7. El Departamento y la Actividad Económica

Nuestro Departamento debe cuidar el uso del suelo y encontrar su balance entre las actividades económicas; el medio ambiente y la calidad de vida de sus habitantes. La diversificación de las actividades, incorporando todos los sectores permitirá mantener una economía saludable con la flexibilidad suficiente para hacer frente a las fluctuaciones cíclicas del mercado salvarguardando la vitalidad del sistema local.

Del mismo modo, seremos cuidadosos en la diversificación e integración de las escalas de actividad a efectos de la inclusión y protección de los pequeños y medianos agentes económicos.

La concesión de espacios (ferias vecinales, paradores, uso de espacios públicos, etc.) debe tener en cuenta las características del medio físico en que se desarrollará; la actividad recreativa a prestar a los montevideanos y la posibilidad de su uso con fines informativos y educacionales. La relación de las mismos con la actividad turística se considera prioritaria.

Tampoco podemos desconocer la nefasta gestión de los Casinos Municipales desde el punto de vista de su rentabilidad como de su legalidad. Ese no es el Montevideo que merecemos y tampoco es el que ofrecemos a la población.

Nuestra propuesta se basa en el fomento de las actividades de pequeños empresarios (artesanos, productores, comerciantes), el mejor uso de los espacios públicos, la revalorización de símbolos emblemáticos de la ciudad y una gestión eficaz y eficiente de los casinos.

8. Políticas en relación a la discapacidad

A la fecha no está reglamentada la Ley Nº 18.651 PROTECCIÓN INTEGRAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Este hecho ha determinado que los edificios no han incorporado el concepto de accesibilidad, y tampoco lo han hecho la mayoría de las reparticiones del gobierno departamental ni los municipios.

En ese sentido, proponemos incrementar las acciones que den oportunidades de integración, movilidad y disfrute de la ciudad para personas con discapacidades.

III – ACCIONES PROPUESTAS.

1. Recuperación Edilicia y del Patrimonio Cultural que le porporcionarán atractivos internos a cada zona de Montevideo. Sujeto a las sugerencias de cada Municipio, se empezará como primera etapa en la histórica Ciudad Vieja y el deteriorado Centro. Nuestra Agenda incorpora a la UNESCO, organizaciones internacionales y operadores privados como socios de estos emprendimientos urbanos.

2. Implementación de estímulos tributarios que permitan ayudar a revertir procesos de degradación urbanística, recuperar infraestructura subutilizada o redinamizar áreas deprimidas en términos de población.

3. Instalación de circuitos permanentes de visitas y entretenimientos que no se reduzcan al cono urbano sino que incluya al Departamento rural (bodegas; chacras; etc) que no se circunscriban al Día del Patrimonio, a un día a la semana en particular o hagan su explosión en la temporada de cruceros.

4. Creación de un "club de inversores" que colabore en el financiamiento de proyectos de desarrollo turístico y cultural en el Departamento que permanezca en el tiempo y no se involucre exclusivamente en eventos específicos. La Intendencia —en conjunto con los Municipios— propondrá los proyectos a desarrollar a los miembros del club quienes podrán participar bajo tres formas posibles: a) como concesionarios de los espacios para la promoción de su giro comercial o industrial, b) como inversores de capital de riesgo y c) como colaborador o sponsor del sistema.

5. Creación del Eje del Bicentenario que conectará en forma racional, ordenada e integrada con otros espacios de la ciudad, un gran corredor de instalaciones deportivas desde Punta Brava (Faro de Punta Caretas) siguiendo por Bulevar Artigas, pasando por el Parque Batlle y continuando por Avenida Centenario pasando por el Estadio Cerrado Multipropósito hasta llegar al Hipódromo de Maroñas con su correspondiente ciclovía. Dicho Eje se complementará con la construcción de una Villa para Deportistas y un Centro de Alto Rendimiento en la zona que liberará el traslado del Mercado Modelo.

6. Revitalización de la Zona Noroeste y Norte del Departamento donde viven y trabajan productores rurales que aportan casi el 70% de lo que consumen los montevideanos. Con el objetivo de preservar el rico patrimonio que posee la zona y mejorar la calidad de sus habitantes llevaremos a cabo las siguientes acciones: 6.1.Desarrollo de proyectos de expansión y autogestión para los productores; 6.2. Creación de un Fondo de Estímulo que promueva la mejora en la gestión y apoye el aumento en las hectáreas productivas; 6.3. Creación de 3 ó 4 Ferias donde los propios productores podrán exponer y ofrecer a la venta sus productos en forma directa; 6.4. Extensión de los servicios públicos (OSE, por ejemplo) y 6.5. Mejora sensible de la caminería, seguridad y realojamiento de los ocupantes ilegales de predios.

7. Recuperación de parques y espacios públicos existentes y aumento de los m^2 de espacio público digno, con la visión urbana y prestaciones que éstos deben tener para los habitantes del Departamento. En el primer año se recuperará el Parque José Batlle y Ordóñez como símbolo de Montevideo y al final de la gestión, la ciudad habrá incrementado en un 15% los metros cuadrados de parques y espacios públicos de calidad al servicio de los montevideanos.

8. Transformación de las policlínicas municipales en centros de salud de atención primaria acompañando a la atención médica la educación; la vigilancia de situaciones vinculadas a las adicciones, violencia doméstica e infancia vulnerable y acompañamiento en situaciones de salud locales. Las mismas se convertirán en soporte

y complementación de policlínicas de mayor complejidad a través de sistemas de referencias con el resto de los prestadores a fin de asegurar la continuidad en el tratamiento y los controlos de acuerdo al nivel requerido.

9. Incorporación de las policlínicas —en la nueva concepción— al Servicio Nacional Integrado de Salud.

10. Estimular la creación de centros de adultos que permitan mantener su capacidad funcional, relacional, cognitiva, de apoyo y orientación social, para el uso del transporte, consejos sobre alimentación, así como ser un apoyo para el acercamiento a la tecnología, la recreación, y el acompañamiento de la familia.

11. Incorporación formal del tema de infraestructura deportiva en la agenda del Gobierno Departamental como uno de los temas centrales de las Políticas Sociales.

12. Diseño, implementación y ejecución de un Plan Director de Infraestructura Deportiva que atienda como temas primordiales: 9.1.Realización de un Censo Departamental de Instalaciones Deportivas; 9.2. Articulación del deporte con los Planes Estratégicos de Montevideo ; 9.3. Mejora en la calidad y distribución geográfica de las Instalaciones Deportivas; 9.4. Regularización —en lo que fuere posible— de las construcciones de las organizaciones deportivas y 9.5. Elaboración de un Marco Normativo propio del Siglo XXI para la habilitación de las instalaciones y espacios para la práctica deportiva.

13. Solicitud formal al Poder Ejecutivo del traspaso de las Plazas de Deporte a la órbita Departamental. Mas allá de las coordinaciones que se establecerán con el Gobierno Nacional, los programas y actividades a desarrollarse serán de competencia del Gobierno Departamental. La administración de las mismas será desarrollada por representantes técnicos de la Intendencia, el Municipio respectivo y un representante de la Secretaría Nacional de Deportes.

14. Instalación en cada Municipio de una plaza de deportes con gimnasio cerrado, canchas al aire libre y una piscina así como anexar oficinas y servicios de organizaciones municipales y/o estatales. Para su financiamiento se establecerán acuerdos con la Presidencia de la República, así como la tramitación de apoyos de la comunidad local y el mundo empresarial.

15. Implementación de un Programa Departamental de Voluntariado para el desarrollo de actividades culturales, deportivas y de promoción social.

16. Promoción de la actividad cultural de la Comedia Nacional para que llegue a toda la población del Departamento asi como de la Escuela Multidisciplinaria de Arte Dramático.

17. Profundización de la Promoción del Teatro Solís como polo de atracción cultural, turístico y de relacionamiento entre los montevideanos así como las restantes salas municipales (Verdi, Zitarrosa, Subte, etc.).

18. Análisis de los programas a desarrollar por las distintas salas teatrales y por la filarmónica y banda sinfónica de Montevideo a fin de que sean atractivas para los montevideanos sin discriminaciones —en cuanto a la oferta cultural— de ningún tipo. Los mismos permitirán que el acceso sea universal y sustentable desde el punto de vista económico.

19. Promoción inteligente e inclusiva a nivel nacional e internacional de las ofertas museísticas del Departamento incorporándolas al circuito turístico y cultural.

20. Promoción de determinadas ferias de la ciudad como atractivos turísticos (Tristán Narvaja, de Antigüedades, Villa Biarritz, etc.).

21. Reforma Integral de los Casinos Municipales de manera que sean rentables y devuelvan a los montevideanos lo que gastan en ellos.

22. Recuperación del Parque Rodó y del Cerro de Montevideo implementando un menú de concesiones que lo transformen en un paseo atractivo en un entorno agradable y seguro.

23. Transformación de Punta Brava en un paseo con espacios de gastronomía, cultura y esparcimiento.

24. Licitación de un mayor número de paradores y restaurantes en la rambla de Montevideo

25. Aumento de las acciones de sensibilización y educación a nivel Departamental que desarrolla la Secretaría de la Gestión Social para la Discapacidad.

26. Creación del Programa “Construcción Integradora” con quitas de la contribución Inmobiliaria a aquellos edificios que realicen modificaciones, adaptaciones o mejoren sensiblemente la accesibilidad.

27. Elaboración de un Plan de Adecuación de todas las reparticiones de la Intendencia, los Municipios y la ciudad a fin de reducir las barreras de accesibilidad.

meté un cambio

Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental

montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 7
DERECHOS CIUDADANOS



Dr. RICARDO RACHETTI

Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti

www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 7

DERECHOS CIUDADANOS

I – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Nuestro departamento ha sido históricamente el ámbito de la ciudadanía, el territorio donde mujeres y hombres libres e iguales interactúan en la búsqueda de la felicidad. Sin embargo hemos visto que desde hace dos décadas, el mismo se ha degradado, degradación que se visualiza en:

1. El territorio urbano se ha vuelto cada vez más discontinuo e injusto con la presencia de zonas de excelencia y áreas marginadas. La ciudad es hoy un conjunto de espacios y territorios fragmentados en donde existen dos zonas claramente delimitadas con servicios prestados en forma ineficiente en el 1º caso y prácticamente sin servicios en la 2º.
2. Una ostensible degradación de la limpieza y seguridad en los espacios públicos; en el tratamiento de los residuos domiciliarios e industriales; en el orden, fluidez y agilidad del tránsito y transporte colectivo y en la marginalidad creciente en las calles.
3. Inexistente política urbana diferenciada según la población objetivo. La sociedad urbana se ha hecho más compleja y más heterogénea. Los grupos sociales se definen en función de múltiples criterios (culturales, territoriales; accesibilidad a servicios básicos; etc) por lo que las políticas urbanas no pueden ser de oferta masiva.
4. Indiferencia de las autoridades ante el trabajo infantil en tareas de traslado y reciclado de basura; actividad insalubre y peligrosa para ellos mismos y para el tránsito de la ciudad. Los montevideanos/as vemos con sorda rebeldía la aberrante práctica de la policía de tránsito de la comuna que viola normas de orden público que establecen la prohibición absoluta del trabajo infantil; la conducción de vehículos por parte de menores y el maltrato a los animales.
5. Inexistencia de un Estatuto del Ciudadano que establezca con claridad derechos y obligaciones de los habitantes de la comunidad montevideana, como existe en otras metrópolis, dando claridad y foco a la temática, con una política de divulgación del mismo, que potencie la exigencia del cumplimiento del orden jurídico al respecto.
6. La políticas de género y concretamente las políticas de combate al flagelo de la violencia domestica adolecen en general de la efectiva protección a las víctimas. Existe déficit de refugios u hogares que amparen a las víctimas que deben continuar conviviendo o en contacto con sus victimarios por carecer de vivienda o medios para obtenerla.

Desde la perspectiva de la agenda de derechos ciudadanos y urbanos, se observa una omisión por parte de la IMM en el resguardo de muchos de ellos, debido a la ineficiente gestión de varias políticas de su competencia. Los montevideanos nos preguntamos hoy si como consecuencia de la falta de capacidad de ejecución de la Intendencia Municipal para cumplir eficazmente y eficientemente con sus funciones esenciales, no estamos al límite de perder definitivamente el control del respeto de los derechos ciudadanos; de la salud y bienestar de los residentes del departamento por un problema central: la incapacidad de gestión de la Intendencia Municipal.

II – POLITICAS A IMPLEMENTAR EN LOS DERECHOS URBANOS.

El Partido Colorado se ha propuesto para el Departamento:

1. La salvaguarda, protección y promoción de derechos de incidencia colectiva tales como la preservación del medioambiente, la flora, la fauna y los recursos naturales.

2. La conservación del patrimonio arquitectónico, cultural y artístico, y del espacio público.

3. La atención de los más vulnerables así como el reconocimiento de los derechos urbanos de los montevideanos/as.

4. El reconocimiento de los derechos de los consumidores y usuarios de los servicios públicos, así como las situaciones de discriminación por motivos de raza, sexo, orientación sexual y/o identidad de género, idioma, religión, nacionalidad, opinión política o de cualquier otra índole.

Compartimos el concepto del "derecho a la ciudad"; derechos que incorporan aspectos relativos al entorno físico, como la vivienda, el espacio público, el transporte, el ambiente, etc., que condicionan el ejercicio efectivo de derechos individuales y colectivos de carácter social o político, es decir la efectividad del "Estatuto del Ciudadano". Pero estos derechos también se integran a los derechos políticos y sociales como la igualdad político-jurídica, la identidad personal y colectiva de las minorías, etc. Los "Derechos Urbanos" son pues un conjunto de derechos formales y materiales que identifican o deberían identificar al ciudadano montevideano de estos tiempos: es reconocer a la persona como sujeto de derechos y deberes que le hacen libre en el territorio urbano en el que ha elegido vivir e igual a todos los que conviven en dicho territorio.

Al igual que otras ciudades en el mundo, el Partido Colorado reconoce básicamente como Derechos Urbanos los siguientes:[13]

[13] La enunciación recoge la mayoría de los derechos enunciados en "Derechos Urbanos" de Jordi Borja. Como antecedentes cabe mencionar la Carta de los Derechos Humanos en la Ciudad (2000) en el Foro Social de Porto Alegre; la Carta Europea de los Derechos Humanos en la Ciudad (Saint Denis 2002) y la Carta de Derechos Emergentes (Barcelona 2004).

5. **Derecho a la vivienda y al lugar**. El derecho a la vivienda está integrado necesariamente en el derecho a la ciudad: la vivienda si no está integrada en un tejido urbano, articulado con el resto, en el que conviven poblaciones y actividades diversas implica la marginación o la exclusión territorial. El montevideano/a tiene derecho a mantener su residencia en el lugar donde tiene sus relaciones sociales así como a elegir otra según su libre elección. Todas las personas que viven en un lugar que han contribuido a construir, en el que están arraigadas y que proporciona sentido a su vida, deben poder continuar viviendo en él y tienen derecho al realojo en la misma área si ésta se transforma por medio de políticas de desarrollo urbano o de rehabilitación de hábitats marginales, salvo en casos de afectación de la salud (plombemia, zonas inundables, etc).

6. **Derecho al espacio público y a la monumentalidad.** La ciudad es hoy un conjunto de espacios de arquitectura variable y de territorios fragmentados (física y administrativamente). El espacio público es una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo igualitario e integrador. Todas las zonas de la ciudad deben estar articuladas por un sistema de espacios públicos y dotadas de elementos de monumentalidad que les den visibilidad e identidad. Ser visto y reconocido por los otros es una condición de ciudadanía.

7. **Derecho a la belleza**. El lujo del espacio público y de los equipamientos colectivos no es despilfarro, es justicia. Los programas públicos de vivienda, infraestructuras y servicios deben incorporar la dimensión estética como prueba de calidad urbana y de reconocimiento de necesidad social. Cuanto más contenido social tiene un proyecto urbano, más importante la forma, el diseño, la calidad de los materiales.

8. **Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad**. La organización del espacio urbano debe facilitar la cohesión sociocultural de las comunidades (barriales, de grupos de edad, étnicas, etc.). Los montevideanos son pluridimensionales y requieren de integraciones colectivas múltiples, bien para consensuar, participar o confrontarse.

9. **Derecho a la movilidad, accesibilidad e información.** Desde el punto de vista de la igualdad republicana no se concibe la existencia de diferentes condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad. El derecho a moverse con facilidad por la ciudad debe universalizarse y no reservarse a los que disponen de vehículo privado. De igual manera el derecho a acceder a todo tipo de información emanada de la Administración Municipal es condición sine qua non de la democracia.

10. **Derecho a la centralidad.** Todas las áreas de la ciudad deben poseer lugares con valor de centralidad y todos los montevideanos deberían poder acceder con igual

facilidad a los distintos centros urbanos (llámese Centro, Ciudad Vieja, Punta Carretas, Cerro, Colón, Carrasco, etc.). En la ciudad, la articulación de los centros viejos y nuevos, el acceso y la recalificación de los centros históricos no solo del centro sino también de las áreas periféricas, la creación de nuevas centralidades polivalentes en sus funciones y mixtas en su composición social, son elementos consubstanciales de la democracia urbana. La adecuada relación centralidad-movilidad es una de las condiciones básicas para el funcionamiento democrático de las ciudades.

11. **Derecho a la conversión de la ciudad marginal en ciudad de ciudadanía.** Las políticas públicas deben desarrollar políticas ciudadanas en la marginalidad, legalizar y regularizar los asentamientos, introducir en ellos la calidad urbana así como promover formas originales de participación ciudadana que se adapte a las características de poblaciones especialmente vulnerables. Los proyectos de infraestructuras que se realicen en las periferias, o los proyectos comerciales o inmobiliarios deben ser siempre constructores de la ciudad, es decir, incorporar programas de vivienda y de urbanización básica así como elementos de monumentalidad.

12. **Derecho al gobierno descentralizado.** Los ciudadanos tienen derecho, por razones de participación; eficacia y eficiencia de la gestión pública, a un gobierno de cercanía en donde se maximice la tele-accesibilidad a los trámites municipales así como la presentación de ideas y la resolución de planteamientos.

13. **Derecho a la innovación política**. Los gobiernos locales deben recoger las demandas sociales para innovar en cuanto a mecanismos de participación, instrumentos de planeamiento y de gestión, etc.

14. **Derecho al acceso y al uso de las tecnologías de información y comunicación.** Las administraciones públicas no solo deben proteger y garantizar este derecho sino también utilizar las TICs para democratizar realmente al acceso de todos a los servicios de interés general.

15. **Derecho a la ciudad como refugio.** La ciudad debe asumir áreas de refugio para aquellos que por razones legales, culturales o personales necesiten durante un tiempo protegerse de los aparatos más represivos del Estado, en tanto que las instituciones democráticas no son capaces de protegerlos o integrarlos. Por otra parte estas áreas refugios forman parte de la oferta urbana como aventura transgresora.

16. **Derecho a la justicia local y a la seguridad.** La justicia descentralizada y la seguridad como actuación concertada entre la Administración local y la sociedad civil organizada es hoy una demanda inaplazable de las mayorías ciudadanas. Dicha

concertación asegurará una prevención más eficaz y si es preciso una más rápida reacción sancionadora.

17. **Derecho al empleo y al salario mínimo ciudadano.** El ámbito departamental debe cumplir un rol social que proporcione claras señales de la importancia de salarios dignos de acuerdo a las calificaciones y habilidades así promover iniciativas generadoras de empleo.

18. **Derecho a la calidad del medio-ambiente.** El mismo se asume como el derecho a una calidad de vida integral y a preservar el ambiente —en su concepto más amplio— para las generaciones futuras. Este derecho incluye el uso de los recursos naturales y energéticos, el patrimonio histórico-cultural y la protección frente a las agresiones a la calidad del entorno (contaminaciones físicas y sonoras, congestiones, suciedad, etc.).

19. **Derecho a la diferencia, a la intimidad y a la elección de los vínculos personales.** Nadie puede sufrir discriminación según sus creencias, sus hábitos culturales, su orientación sexual o su identidad de género, siempre que se respeten los derechos básicos de las personas con las que se relacione.

20. **Derecho de todos los residentes de una ciudad a tener el mismo status político jurídico de ciudadano**. Y por lo tanto igualdad de derechos y responsabilidades. La ciudadanía se distingue de la nacionalidad en cuanto identifica la relación con un territorio. En nuestro caso, con nuestro Montevideo.

21. **Derecho de los gobiernos locales y regionales y de las organizaciones a constituir redes y asociaciones que actúen y sean reconocidas a escala internacional.**

El desarrollo y la implementación de estos derechos dependerán de un triple proceso, proceso al cual nos comprometemos a cumplir:

- ✓ Un proceso cultural, a los montevideanos/as y muy especialmente a las jerarquías y funcionarios municipales de los valores que están en la base de estos derechos y de explicitación formal de los mismos en el "Estatuto de los Derechos Urbanos".

- ✓ Un proceso social, de movilización ciudadana para conseguir su legalización y la creación de los mecanismos y procedimientos que los hagan efectivos.

- ✓ Un proceso político-institucional para formalizarlos, consolidarlos y desarrollar las políticas para hacerlos efectivos.

El Partido Colorado es consciente del desafío que el "territorio" como expresión social, individual y afectiva plantea a todos nosotros: su implementación exige un gran coraje moral y una importante audacia política.

III – ACCIONES PROPUESTAS.

1. Formulación de una Carta de Derechos Humanos Urbanos emergentes de la condición de ciudadanos/as de Montevideo en un espacio multipartidario y con comparecencia de la sociedad civil. Su finalidad consiste en obtener un ordenamiento jurídico tendiente a transformar a nuestra ciudad en una ciudad más justa; con accesibilidad fluida a la administración municipal; más segura; con espacios públicos respetuosos de las diferencias y del medio ambiente; de la normativa de preservación de la salud de la comunidad y con mayor equidad y solidaridad. Esta Carta jerarquizará los derechos de los ciudadanos de Montevideo y les otorgará fluidez al acceso de los mismos mediante el establecimiento de límites y plazos a la administración para expedirse o aceptar las peticiones.
2. Promoción de un efectivo cumplimiento del orden jurídico vigente, con un cambio de gestión en las estrategias y acciones de los departamentos y divisiones competentes de la Intendencia tendiente a lograr un cumplimiento más estricto de las normas en el funcionamiento del tránsito; de bromatología e higiene; de la normativa destinada a preservar el medio ambiente, los árboles y parques de la ciudad, la tenencia responsable de mascotas y animales y la convivencia ciudadana responsable y exenta de violencia. En otras palabras, preservar el derecho a la identidad colectiva de la ciudad.

3. Creación de una red de centros de mediación comunitaria con el objetivo de administrar los conflictos de los vecinos y promover educación en convivencia pacífica en todos los ámbitos comunitarios, espacios públicos, centros educativos y en el medio familiar.

4. Implementación en cada barrio que lo amerite, centros o plazas de promoción de ciudadanía, con asesoramiento y capacitación a las familias en aspectos tales como: primeros auxilios; aspectos legales respecto a la relación con la policía, el centro educativo y la convivencia familiar.

5. Aumento del número de guarderías para auxiliar a madres trabajadoras, centros de apoyo a las familias que luchan contra las adicciones de alguno de sus miembros y refugios para víctimas de violencia doméstica.

6. Diseño y ejecución de acciones de promoción y difusión a través de charlas, talleres, foros y seminarios, entre otros medios, con el fin de informar a los/as ciudadanos/as sobre los derechos que poseen.
7. Elaboración e implementación de políticas que tengan por objeto elevar el nivel de respeto y garantizar el pleno desarrollo, ejercicio y goce de los derechos de los ciudadanosCelebración de convenios de cooperación y asistencia técnica con instituciones u organismos internacionales, nacionales, provinciales o municipales, gubernamentales o no gubernamentales.

8. Elaboración e e implementación de programas de formación y capacitación para los funcionarios públicos en temas de Derechos.
9. Asistencia y asesoramiento técnico-jurídico a los particulares y organizaciones que lo requieran.

meté un cambio Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental
montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 8
DESCENTRALIZACIÓN, TERCER NIVEL DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA



Dr. RICARDO RACHETTI
Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti
www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 8

DESCENTRALIZACIÓN, TERCER NIVEL DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

I – APUNTES DEL PROCESO HISTÓRICO Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

La división administrativa que presenta el departamento de Montevideo obedece al marco jurídico dispuesto por la Ley N° 18.567 del 13/SET./'09 y su modificativa Ley N° 18.644 del 12/FEB./'10, junto con la Ley N° 18.653 del 15/MAR./'10 que crea los Municipios en todo el País, y la Ley N° 18.659 del 21/ABR./'10 que da origen a la figura del Alcalde en todo el territorio nacional.

Este proceso de descentralización promovido con la reforma del año 2010, tuvo su antecedente en la capital con la creación de los Concejos Vecinales desde que el Frente Amplio asumiera el Gobierno Departamental en 1990.

Sin embargo, la génesis de la cultura de descentralización hay que rastrearla mucho antes, bajo la administración del Partido Colorado que, con la misma óptica, se adelantó casi 60 años cuando a mediados de la década del '30 fueron impulsadas la instalación de las Comisiones de Fomento barriales, cuya creación constituye el primer precedente del sistema de gobierno local y participativo basado en 18 CCZ (Centros Comunales Zonales), que de modo orgánico instituyó el FA al asumir el comando de Montevideo.

De esta manera, a comienzos de la década del '90 el FA transforma y "sustituye" dichas Comisiones de Fomento (porque si bien no fueron eliminadas, sí se les quitó jerarquía), por una estructura burocrática descentralizada, consistente en 18 CCZ, con sus respectivos Concejos Vecinales (1993), así como también la conformación de 18 Juntas Locales designadas por el Intendente de acuerdo con las últimas votaciones departamentales, que quedaron sin efecto al crearse los Municipios en 2010.

Algunas de las Comisiones de Fomento barriales, como la de la calle Santa Mónica al norte de Av. Italia, o la de la Unión que es la más antigua (1934), aún subsisten gracias a los esfuerzos e impulsos personales de los vecinos que las integran.

Finalmente, para el actual período de Gobierno Departamental, en mayo 2010 se procede a elegir —además de los Intendentes y miembros de las Juntas Departamentales— a los órganos colegiados para la conducción del Tercer Nivel de Gobierno, denominados Municipios, creados por la Ley N° 18.567 y su modificativa, que en el caso de Montevideo comprende 8 jurisdicciones territoriales.

Dichos órganos están compuestos por 5 miembros: 1 Alcalde que lo preside (Ley N° 18.659) y 4 Concejales, que componen el Concejo Municipal y que se constituye en un nuevo orden de toma de decisiones en la escala de jerarquías y representación ciudadana.

Por su parte, los CCZ (Centros Comunales Zonales, 18) tienen rango departamental, y constituyen en la práctica órganos burocráticos subordinados de los Concejos Municipales, que tienen competencia sobre cierta jurisdicción territorial incluida dentro de cada Municipio.

Son, de algún modo, la ventana barrial de la Intendencia, adonde el vecino puede concurrir para efectuar reclamos, solicitar información, iniciar un trámite o expediente y consultar su evolución, pero no siempre encuentra solución de manera expeditiva.

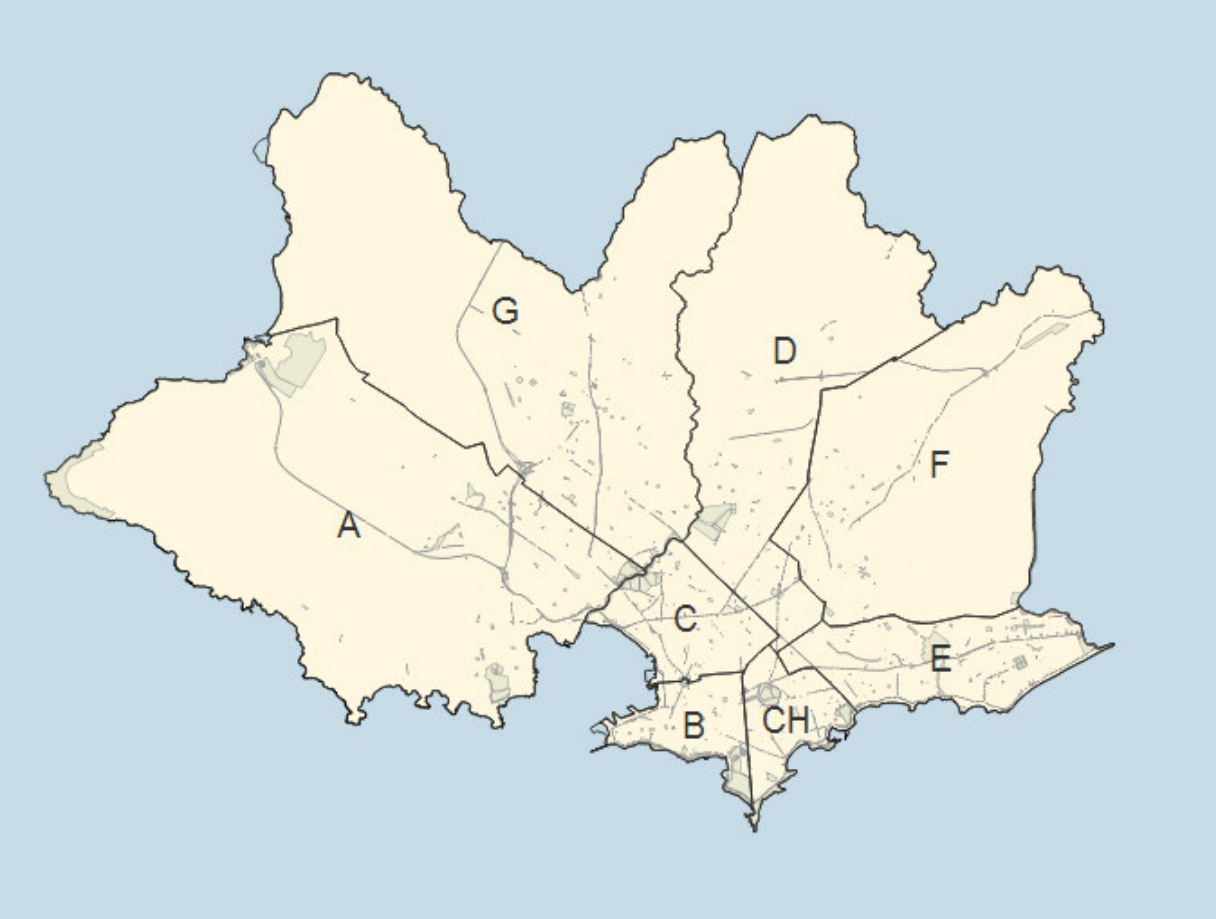
Trabajan en conjunto, y se apoyan muchas veces en la opinión de los Concejos Vecinales (CV) zonales, que actúan como organismos de consulta.

Estos Concejos constituyen una organización social autónoma, que tiene funciones de control, asesoramiento, iniciativa y colaboración con la gestión del Gobierno Departamental, pero vinculado más estrechamente al Municipio.

Surgen de elecciones (no obligatorias) que se realizan tres años después de las departamentales. Entre 30 y 50 concejales vecinales resultan electos en cada Concejo Vecinal. Se vota con la cédula y se realiza un cruzamiento posterior para eliminar los votos de quienes hayan votado dos o más veces. No cuentan con las garantías de la Corte Electoral.

Sus miembros intentan buscar un acercamiento del vecino y generar un ámbito de discusión entre ellos, de la problemática barrial que los aqueja. Les brinda cierta institucionalidad, y tienen la facultad de pronunciarse de manera amplia acerca de temáticas diversas que pueden involucrar todas las esferas de gobierno, inquietudes a las que se da curso a través de los respectivos CCZ. Operan como caja de resonancia de los problemas locales, pero con escaso margen de resultados prácticos que puedan ser exhibidos.

II – LÍMITES, TERRITORIO Y CARACTERÍSTICAS.



Municipio A - ***CCZ 14, 17 y* 18**

Barrios: Paso de la Arena, Nuevo París, Belvedere, Prado Nueva Savona, La Teja, Cerro, Casabó Pajas Blancas, La Paloma Tomkinson, Tres Ombúes Pueblo Victoria.

Límites: Arroyo Miguelete, Carlos M. de Pena, camino Lecocq, camino del Fortín, camino Tomkinson, camino de la Granja, camino Luis E. Pérez, camino Los Camalotes, Av. de los Deportes, arroyo Melilla (Pista de Regatas), río Santa Lucía, río de la Plata, Bahía de Montevideo.

En su territorio coexisten áreas residenciales con otras que albergan industrias y grandes depósitos, así como una extendida zona rural con actividad productiva agrícola, en particular hortícola. También abarca zonas comerciales entre las que se destaca la del Paso Molino como una de las principales centralidades del departamento. En el límite oeste del Municipio se encuentra el pueblo Santiago Vázquez, única planta urbana del departamento fuera de la ciudad capital.

La periferia urbana del Municipio concentra importantes sectores de población en condiciones de pobreza. Actualmente, existen más de 100 asentamientos en su mayoría no regularizados.

En la zona se instalará (a futuro), cercano al Paso de la Arena, un polo agroalimentario que generará nuevas demandas en materia de vialidad, tránsito y vivienda.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	179.186	14 %	3.248	19 %
Suburbana	7.907	36 %	713	28 %
Rural	19.454	31 %	10.374	32 %
Total	**206.547**	**16 %**	**14.335**	**27 %**

En relación al medio ambiente, además del conflicto existente por la afectación de parte del suelo cultivable con otros usos y en particular vinculados a la actividad logística, se destaca la problemática vinculada a la invasión de las cuencas y contaminación de los cauces de los Arroyos Miguelete y Pantanoso.

Municipio B - ***CCZ 1 y CCZ 2***

Barrios: Cordón, Parque Rodó, Palermo, Barrio Sur, Ciudad Vieja, Centro, parte de La Aguada, La Comercial y Tres Cruces.

Límites: Bv. Artigas, Nueva Palmira, Arenal Grande, Hocquart, Av. de las Leyes, Panamá, Rbla. Sud América, Rbla. Roosevelt, Rbla. 25 Agosto de 1825, Rbla. Francia, Rbla. Gran Bretaña, Rbla. Sur, Rbla. Argentina y Rbla. Wilson.

Comprende una población permanente en el entorno de 147.600 habitantes, aproximadamente el 11.2% de Montevideo.

Debido a la centralidad geográfica de este Municipio, se estima que el total de habitantes se cuadriplica en horas del día por el número de personas que acuden al mismo buscando atender diferentes demandas: laborales (formales e informales), comerciales, estudiantiles, culturales, recreativas, gestiones bancarias, administrativas, políticas, etc.

Se trata de la zona con mayor concentración de recursos en las diferentes áreas, lo que determina una población fluctuante, pero también un importante número de personas que por su vulnerabilidad socio-económica reside en condiciones de precariedad buscando la

atención de políticas sociales en el área de vivienda (pensiones, refugios y espacios de vía pública utilizados para pernoctar); salud (hospitales, policlínicas públicas); educación (servicios de educación inicial, primaria, media y terciaria); alimentación (Inda); capacitación para el empleo; gestiones ante MIDES, MVOTMA, CEPE, PYMES, etc.

Municipio C - ***CCZ 3, CCZ 15 y CCZ 16***

Barrios: Aguada, Aires Puros, Arroyo Seco, Atahualpa, Bella Vista, Brazo Oriental, Capurro, Prado, Goes, Jacinto Vera, Larrañaga, La Comercial, La Figurita, Mercado Modelo, Bolívar, Reducto, Villa Muñoz.

Límites: Bahía de Montevideo, arroyo Miguelete, Bv. José Batlle y Ordóñez, Monte Caseros, Nueva Palmira, Arenal Grande, Hocquart, Av. De Las Leyes, Panamá.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	151442	12 %	1742	10 %
Suburbana	0	0 %	0	0 %
Rural	0	0 %	0	0 %
Total	**151442**	**11 %**	**1742**	**3 %**

El territorio está conformado por suelo urbano, donde se diferencian áreas centrales e intermedias de la ciudad. Los usos de suelo preferentes son el residencial y residencial-mixto controlado (actividades no residenciales con limitaciones de escala y parámetros ambientales no contaminantes, ni molestos ni peligrosos). El régimen de gestión del suelo es mayoritariamente general, pero existen áreas con régimen patrimonial (Barrio Reus y parte del área protegida por la Comisión Especial del Prado, así como la zona definida como “alrededores del PalacioLegislativo”). Esta zona diversificada, con predominancia de vivienda, tuvo siempre numerosas actividades incorporadas: comercios, talleres, industrias, depósitos, entre otros. El bajo valor inmobiliario y la ubicación cercana a las rutas desde y hacia el puerto, constituye una amenaza de convertirse en otra zona de depósitos con la consiguiente degradación urbana.

Municipio CH - ***CCZ 4 y CCZ 5***

Barrios: Tres Cruces, La Blanqueada, Parque Batlle, Villa Dolores, Buceo, Pocitos y Punta Carretas.

Límites: Río de la Plata, Bv. José Batlle y Ordóñez, Av. Italia, Av. Dr. Luis A. de Herrera, Monte Caseros, Bv. Gral. Artigas.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	163.749	12 %	1.195	7 %
Suburbana	0	0 %	0	0 %
Rural	0	0 %	0	0 %
Total	**163.749**	**12 %**	**1.195**	**2 %**

En este Municipio destaca lo homogéneo del tejido socio – cultural, con un alto porcentaje de la población residente con necesidades básicas satisfechas y la ausencia de asentamientos precarios. Esta zona está totalmente urbanizada, contando con la cobertura total de servicios básicos. Identifica la zona el ser predominantemente residencial. Las construcciones tienen en general retiros enjardinados. También se caracteriza por la concentración de centros de salud (Hospitales, mutualistas, emergencias móviles, etc.), institutos de educación (escuelas, facultades, liceos, etc.) y otros servicios que brindan atención a escala nacional. Esto genera un importante número de personas

que concurren a la zona diariamente, que se puede caracterizar como "población flotante" pues no tienen carácter de residente.

Se debe destacar el Parque Batlle espacio verde y un verdadero pulmón de gran importancia para toda la ciudad. La infraestructura que posee: estadio, canchas de baby fútbol, velódromo, pista de atletismo, Instituto de Educación Física, etc., va unido al uso que le da la gente, así como también la costa del Municipio CH que brinda también un espacio que da soporte a actividades recreativas y de esparcimiento a escala departamental.

Se visualiza en lo local un proceso de cambio gradual pero sistemático que lleva a la zona a ir modificando su carácter predominantemente residencial hacia cada vez mayor concentración de servicios.

Municipio D - ***CCZ 10 y CCZ 11***

Barrios: Toledo Chico, Manga, Piedras Blancas, Casavalle, Borro, Marconi, Las Acacias, Pérez Castellanos, Villa Española, Unión, Mercado Modelo y Bolívar, Cerrito de la Victoria, Aires Puros.

Límites: Arroyo Miguelete, Bv. José Batlle y Ordóñez, Monte Caseros, Luis Alberto de Herrera, 8 de Octubre, Cno. Corrales, Av. Gral. Flores, Av. José Belloni, camino al Paso del Andaluz y límite departamental.

En los últimos años, las zonas 10 y 11 han recibido grandes contingentes de población dando cuerpo al fenómeno de los asentamientos irregulares, ocupando zonas no calificadas para uso residencial, sin acceso a servicios básicos.

En lo que respecta a la zona 11 se observan dos realidades contrastantes: al norte existe una alta concentración de pobreza y de asentamientos precarios e irregulares —14 % de la población—, al sur un casco urbano edificado e histórico y la aparición de varios complejos cooperativos de vivienda, caracterizado por una población de situación socioeconómica media.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	165.135	13 %	2.387	14 %
Suburbana	1.811	8 %	82	3 %
Rural	13.609	22 %	6.124	19 %
Total	**180.555**	**14 %**	**8.593**	**16%**

El territorio que comprende al zonal 10 es heterogéneo, identificándose distintas formas de uso del suelo tanto en actividades rurales y comerciales (zonas de granjas, vitivinicultura, floricultura y cría de animales) como residenciales. El suelo rural constituye la mayor parte del territorio del Municipio.

En lo que refiere a la actividad comercial, se destacan diversas calles y avenidas con gran actividad comercial: General Flores y Belloni, Belloni e Instrucciones, Instrucciones y Mendoza, Gral. Flores e Industria, San Martín, Aparicio Saravia, Instrucciones y 8 de Octubre. Estas centralidades tienen predominio comercial, vehicular, deportivo e institucional.

En la zona 10 el colector perimetral facilita el acceso y permite canalizar la circulación del tránsito pesado por las vías adecuadas a tales efectos.

Municipio E - ***CCZ 6, CCZ 7 y CCZ 8***

Barrios: Unión, Malvín Norte, Malvín Nuevo, Las Canteras, Carrasco Norte, Carrasco, Punta Gorda, Malvín, Buceo, La Blanqueada.

Límites: Río de la Plata, Bv. José Batlle y Ordóñez, Av. Italia, Av. Dr. Luis A. de Herrera, Av. 8 de Octubre, Pan de Azúcar, camino Carrasco, arroyo Carrasco.

Este Municipio tiene una localización privilegiada en términos de la zona metropolitana, es un ámbito de circulación vehicular muy importante, representando la conexión de Montevideo con la Costa de Oro, Paso Carrasco y el este del país.

Se caracteriza por ser predominantemente residencial, a excepción de algunas zonas comerciales como Av. 8 de Octubre, Av. Italia, zonas de uso mixto controlado y zonas potencialmente urbanizable. Se trata, por lo tanto de una zona heterogénea en cuanto a su territorio, donde coexisten varios usos del suelo, albergando diversas realidades, en un mismo espacio.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	157.597	13 %	2.631	15 %
Suburbana	178	1 %	47	2 %
Rural	0	0 %	0	0 %
Total	**157.775**	**162%**	**2.678**	**5 %**

El territorio presenta una gran diversidad desde el punto de vista urbanístico, paisajístico y social. La costa atraviesa gran parte del Municipio, siendo este un factor determinante en la identidad e historia del mismo.

La diversidad socioeconómica abarca e incluye todo el espectro social, así como el acceso diferencial de la población a los bienes y servicios, comprendiendo desde los estratos más altos hasta situaciones de extrema vulnerabilidad social con distintas necesidades y que representan un claro desafío a la hora de la definición de propuestas comunes de desarrollo para cada una de las zonas y sus prioridades.

Presenta barrios con alta densidad de población, con un importante número de cooperativas de vivienda por ayuda mutua y complejos habitacionales, creados en la década del 70' y 80' (Malvin Norte, Parque Rivera, Carrasco Norte, La Cruz de Carrasco y Punta Gorda).

A su vez, el entramado formal de los barrios convive con asentamientos irregulares y tugurizaciones con diferentes características.

Municipio F - ***CCZ 9***

Barrios: Manga, Villa García Manga Rural, Bañados de Carrasco, Las Canteras, Maroñas, Parque Guaraní, Villa Española, Flor de Maroñas, Ituzaingó, Jardines del Hipódromo, Piedras Blancas, Punta de Rieles, Bella Italia.

Límites: Arroyo Carrasco, camino Carrasco, Pan de Azúcar, Av. 8 de Octubre, camino Corrales, arroyo Toledo, Av. Gral. Flores, Av. José Belloni, camino Paso del Andaluz y límite departamental.

Este Municipio se localiza al noreste de la capital departamental y se encuentra divida en cuatro sub-zonas. En cuanto a las características del territorio, se trata de una región heterogénea que alberga zonas altamente urbanizadas de tradición fabril, así como también zonas semi-rurales. Algunos barrios que se ubican en la zona son: Curva de

Maroñas, Flor de Maroñas, Jardines del Hipódromo, Ideal, Bella Italia, Málaga, Ituzaingó, Industrial, Punta de Rieles, Km. 16 Cno. Maldonado y Villa García.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	141477	11 %	2.497	14 %
Suburbana	6.697	31 %	975	39 %
Rural	18.794	30 %	5007	15 %
Total	**166.968**	**13 %**	**8.479**	**16 %**

En relación a las transformaciones territoriales, en los últimos años, numerosas iniciativas han dado lugar a una serie de cambios que han impactado fuertemente en la dimensión geográfica y social del territorio, como el colector perimetral, la consolidación y ampliación de la zona franca, las actividades del Hipódromo de Maroñas, y obras en curso dentro del Plan de Movilidad.

Municipio G - ***CCZ 12 y CCZ 13***

Barrios: Sayago, Peñarol, Prado, Prado Chico, Lavalleja, Conciliación, Pueblo Ferrocarril, Colón, Villa Colón, La Tablada, las áreas rurales de Melilla, Paso del Sauce, y los barrios del área metropolitana: Abayubá, Sambartolo y Forteza.

Límites: Arroyo Miguelete, Carlos M. de Pena, camino Lecocq, camino del Fortín, camino Tomkinson, camino de la Granja, camino Luis E. Pérez, camino de los Camalotes, Av. De los Deportes, arroyo Melilla (Pista de Regatas), arroyo Las Piedras, límite departamental.

La zona se encuentra dividida en sub-zonas: urbanas, suburbanas y rurales.

Se distinguen dos subzonas rurales diferenciadas por su capacidad productiva, acceso a la tecnología, asesoramiento y recursos con que operan, dos zonas de características industriales, La Tablada y el futuro Parque de Actividades Logísticas del Oeste (ZAL), dos polos de desarrollo industrial y con potencial logístico.

La subzona con más recursos, con mayor apuesta a la reconversión productiva se encuentra al oeste y corresponde a la zona de Melilla.

La zona de Colón fusiona una diversidad de actores, procesos históricos y aporta una identidad local que trasciende lo estrictamente barrial. Caracterizada por la diversidad de su realidad en las diferentes áreas posee un patrimonio cultural, histórico y testimonial que contribuye a reforzar la identidad y pertenencia.

La zona de Peñarol, retroalimentando su entramado social con más de 25 organizaciones sociales, con numerosas cooperativas de viviendas e industrias en la zona.

	Población		Superficie	
Área Geográfica	Habitantes	% respecto a Montevideo	Hás.	% respecto a Montevideo
Urbana	137.825	11 %	2.698	15 %
Suburbana	5.075	23 %	967	28 %
Rural	9.942	16 %	10.826	33 %
Total	**152.842**	**12 %**	**14.221**	**27 %**

El crecimiento demográfico zonal, expresa un proceso migratorio selectivo, de la ciudad, nutriéndose fundamentalmente de personas provenientes de barrios como Aduana, Sur, Palermo, Aguada, e interior del país, con una tendencia mayoritaria pautada por la insatisfacción de sus necesidades básicas.

En el Municipio no es ajena la problemática de los asentamientos, que se dan bajo modalidades de ocupación diferentes en cada caso, dándose con frecuencia asentamientos

sin una distribución de parcelas que facilite la comunicación con las vías de acceso, y un hacinamiento de las viviendas que contribuyen a generar conflictos intervecinales.

III – DESCENTRALIZACIÓN… ¿ADÓNDE FUISTE A PARAR?.

La idea fuerza donde se funda el concepto de descentralización, es tan simple como acercar la administración del Departamento a los vecinos de los distintos barrios, a través de un nuevo escalón en el orden jerárquico institucional: Gobierno Nacional (primer nivel); Gobierno Departamental (segundo nivel); y Municipios (tercer nivel), que conforman una estructural interrelacionada con alcances diferenciados en sus cometidos disímiles pero complementarios, y a través de los mismos, generar mayor empoderamiento de la ciudadanía para incidir en forma directa en la toma de decisiones sobre los temas que son de su interés.

Claramente ha quedado demostrado que no alcanza con el marco jurídico establecido, que ahora llevará a 112 la cantidad de Municipios en todo el País, a partir de los 88 originales creados en 2010. En la medida que su gestión genera pocos o difusos beneficios perceptibles para la población, su imagen comienza a mimetizarse con la estructura central de las Intendencias, y no se obtienen los resultados que presuntamente deberían cosecharse de los gobiernos de cercanía, que no son reconocidos en general por la ciudadanía.

En ese sentido, el Frente Amplio cuenta con un importante bagaje de experiencia acumulada en la materia, iniciada en el proceso de división territorial en 1990, y, luego, con la creación de los CCZ y sus Concejos Vecinales (1993), y la instalación de los 8 Municipios del Departamento en 2010. Sin embargo dicha experiencia no ha logrado revertir el fuerte descreimiento , de la población que percibe como vacía e inoperante su gestión.

Tras 25 años de impulsar este modelo —que se continúa profundizando sin visos de cambios que reviertan el panorama hasta la fecha— podemos sostener que el FA ha fallado claramente con el objetivo de lograr un sistema de administración y gestión local donde la ciudadanía se involucre, y aprovechar su cercanía territorial para reconocer los problemas con sus debidas urgencias, de modo de alcanzar soluciones acordes de manera eficiente, y convirtiendo estos niveles en auténticos referentes resolutivos en el primer contacto con la Administración del Departamento.

En su funcionamiento hasta la fecha, el único miembro remunerado es el Alcalde, encargado de ejecutar las decisiones que toma el Concejo en pleno, lo que evidencia un grado de improvisación manifiesto del FA al sancionar esta reforma estructural a nivel nacional.

La condición excepcional del Alcalde contrasta con las posibilidades de participación y contralor que pueden tener los otros integrantes honorarios del Concejo Municipal, sin perjuicio que la responsabilidad de las decisiones recae en los 5 miembros que componen el órgano. Se trata, pues, de una clara “patología” del sistema, que debería ser rápidamente corregida.

Las decisiones del Concejo Municipal se adoptan por mayoría simple; en caso de empate el Alcalde está facultado para hacer valer doble su voto.

A esta evidente dificultad institucional del colegiado se suma en Montevideo que, para la gestión, se disponen de recursos relativos, a razón de unos $ 200 millones anuales en

promedio, para cada uno de los 8 Municipios. Este monto es muy pequeñp para los temas que debe trabajar y resolver el Consejo; reposición de alumbrado, barrido de calles, poda de arbolado, limpieza de bocas de tormenta, bacheo en calles y mantenimiento de espacios verdes vecinales.

La pérdida de confianza y credibilidad de la población en el proceso de descentralización se ha ido deteriorando a tal punto que desde los primeros comicios en 1992 a la fecha, la mayor participación se verificó en 1998 con menos de 107.000 votantes, para ir decayendo y quedar prácticamente constante en los últimos años entre 70 a 75 votantes.

Finalmente, en el mismo acto eleccionario se aprueban las obras del denominado Presupuesto Participativo, que también ofrecen claros oscuros.

Se tratan de iniciativas presentadas por organizaciones civiles o vecinos u otro tipo de colectivo barrial, de propuestas de obras pequeñas, de un monto máximo de $ 1 millón, que pueden coincidir o no con cometidos departamentales.

Creemos que este sistema hay que mantenerlo como herramienta de participación, pero que hay que acotarlo a lo que realmente los vecinos reclamen, excluyendo las iniciativas patrocinadas por corporaciones privadas, que tienen mayor poder de convocatoria con intereses particulares, y que se benefician de los recursos públicos para poder concretarlos.

Acotando las propuestas a obras que no tengan que ver con las obligaciones implícitas y directas de la Intendencia y los Municipios, se protegerá esta herramienta institucionalidad en su auténtica condición de participación vecinal. Creemos que los mismos deben ser regulados para que realmente estén al servicio de las obras que los vecinos quieren.

Nos oponemos a que los PP sean un instrumento de la administración central para cubrir falencias de su propia gestión, y cubrir de esta forma fallas de origen Departamental y/o Municipal. Nos oponemos a que con ellos se favorezca a organizaciones formales que caramente tienen más capacidad que un vecino de a pie al momento de conseguir los votos para su aprobación.

IV – DESCENTRALIZACIÓN INCLUSIVA

Los factores que permiten definir la noción de descentralización son:

- La transferencia de poder de decisión
- La transferencia de competencias, atribuciones y funciones
- La transferencia de recursos.

Se puede decir que estamos frente a procesos de descentralización cuando estos tres tipos de transferencia se producen del nivel central a los niveles subnacionales y locales. Cuando estas formas de transferencia no se dan o existen parcialmente, el proceso se puede denominar de desconcentración. Puede haber transferencia de funciones, manteniendo a nivel central el poder de decisión. También es frecuente que se produzcan transferencias de competencias, que no se acompañan con transferencia de recursos.

No admitimos una descentralización al servicio de la administración central de Montevideo. La idea de descentralización nace para mejorar la atención al vecino, y no para obstaculizarla con más burocracia y ocultamiento de los procesos de consulta como funciona hoy.

Proponemos una mayor capacidad de decisión en los consejos municipales acorde a la situación legal e institucional actual y futura. Es necesario asignar nuevos recursos; humanos, técnicos y económicos transferidos desde la administración central, a modo de reducir la responsabilidad de la misma en ciertos temas en pro de aumentarla en los Concejos Municipales. Logrando así que su capacidad de acción en distintas áreas sea real y práctica para la solución de los problemas postergados de hace más de 20 años.

Con esto queremos romper la lógica de una administración central lejana del territorio local y que ignora los problemas más comunes de la gente en sus hogares y su barrio. Es necesario terminar con la Intendencia Departamental "cuasi" monárquica en su actuar, dando lugar a un Ejecutivo comunal que desarrolle una administración auténticamente descentralizada, cerca de los vecinos para que estos no tengan que acudir a la centralidad de Ejido.

V- ACCIONES PROPUESTAS.

1. Auditoria de los servicios a cargo de los Municipios para verificar su real nivel de prestaciones en función de los recursos asignados, y detección de eventuales inconsistencias de administración y/u operativas, que den lugar a su corrección inmediata
2. Incremento del canon económico que se destina desde la Administración Central a los 8 municipios de Montevideo, en virtud de los resultados de la auditoría y las reales necesidades de los POA Municipales, en el ámbito de mayores competencias.
3. Autonomía en la percepción y manejo de los recursos por parte de los Municipios..
4. Mejora de la estructura funcional con infraestructura acorde y transferencia de recursos humanos de la Administración Central, especializados por área. Ello permitirá abarcar con profesionalidad más temáticas y por ende dotar de herramientas a los municipios para dotarlos de más responsabilidad y capacidad de acción.
5. Clara Definición de las Responsabilidades de los Consejos Municipales y tareas permanentes de los Municipios, que deberán incluir:
   - ✓ Planificación y financiación de nuevos alumbrados..
   - ✓ Planificación y financiación de nuevas construcciónes de obras de vialidad..
   - ✓ Incidencia en elección de los recorridos de líneas de transporte público que pasan por el territorio.
6. Creación de una Red de Servicios Administrativos Básicos. Ello permitirá el descongenamiento;un aumento sustantivo de la eficiencia y una reducción en el tiempo de tramitación de los montevideanos (empadronamiento de vehúclos; carnet de conducir; habilitación bomatológica; servicios fúnebres; etc.)
7. Modificación de los horarios de trabajo del Consejo Municipal de gobierno acorde a las posibilidades de la gente de manera de permitir la efectiva participación ciudadana..
8. Sistema Informático de Seguimiento de Expedientes. y en una segunda etapa digitalización de todos los expedientes del sistema en un archivo de acceso público mediante la cédula que permita fácilmente al usuario acceder al sistema y seguir su caso de cerca..
9. Democratización de los ingresos de los 5 miembros que componen el Consejo Municipal. Proponemos que todos los miembros del consejo sean rentados. Reducir los ingresos del Alcalde a $60.000 mensuales y fijar en $ 20.000 el salario de cada concejal perciba unos $20.000 mensuales.

meté un cambio

Rachetti INTENDENTE

programa de gobierno departamental

montevideo 2015-2020



CAPÍTULO 9
GESTIÓN DEL CAPITAL HUMANO



Dr. RICARDO RACHETTI

Candidato Único en Representación del Partido Colorado
en el Partido de la Concertación

RicardoRachetti RachettiRicardo Ricardo Rachetti

www.rachetti.uy

CONCERTACIÓN

CAPÍTULO 9

GESTIÓN DEL CAPITAL HUMANO

I – CARACTERIZACIÓN DEL MANEJO DEL PERSONAL POR EL FA

Tras los 25 años pasados de la Intendencia de Montevideo —en manos del Frente Amplio — la administración del principal activo de una organización dedicada al servicio público, como lo es la gestión de sus recursos humanos, ha quedado pautada por los siguientes factores:

1. Un ambiente organizacional (estructura, procesos, cultura, esquema retributivo y percepciones) no satisfactorio para los funcionarios, y mucho menos para sus contribuyentes que perciben a quienes deben servirle como un mal innecesario.
2. La ausencia de un dimensionado acorde con las actividades a realizar que impide una efectiva planificación de los Recursos Humanos. El ingreso se produce a impulsos, en función del apoyo que la fuerza política gobernante decide dirigir hacia áreas de gestión que ha ido privilegiando como foco de atención en cada lustro pasado, sin responder a las necesidades reales del Departamento.
3. Una Escala Salarial que no retribuye en función de lo que se hace, acompañada de importantes compensaciones (compensación unificada del 30% o 13,5% sobre el salario base, prima por rendimiento y asiduidad del 42% al 52% del salario base, etc.) que pagan por lo que no deben y desestimulan al personal con auténtica vocación de servicio.
4. Compromisos de Gestión de auto-cumplimiento, que compensan diferencias retributivas por diferentes regímenes horarios (sextos días, horas extras, extensiones horarias) y no por mejoras reales en el desempeño.
5. Escasa participación del personal en actividades sustantivas, que no alcanza al 36% del total.
6. Ausencia de la comprensión por parte del funcionariado de la Intendencia y Municipios de lo que se espera de su actuación, por ausencia de la socialización de los mismos: no se les ha impartido un aprendizaje de los valores, normas y comportamientos que la organización define e impulsa, y que la ciudadanía tiene derecho de recibir.
7. Escasa, remisa o casi nula preocupación por temas de la agenda en materia de seguridad laboral, en abierta contradicción a las normas legales vigentes, basado en la desconsideración de que el comportamiento exitoso de las organizaciones se funda en el desempeño de su capital humano.

II – ESTRUCTURA DE LOS RRHH

Al 31 de Diciembre de 2012, el total de la plantilla de la IM ascendía a 8.463 (6.336 Presupuestados, 2.056 Contratados y 71 Zafrales), cantidad a la que debe sumarse 771 por concepto de Pasantes, alcanzando los 9.234[14] empleos directos (no se contabilizan becarios ni mano de obra tercerizada a través de ONGs y empresas contratadas).

[14] Datos de la ONSC.

Dicha magnitud, al 31 de diciembre de 2013, era de 9.402 empleos directos (8.676 funcionarios, de los cuales 6.069 son Presupuestados; 2.532 Contratados y 75 Zafrales, más 726 Pasantes), casi un 2% superior (con la misma excepción de becarios, ONGs y mano de obra aportada por empresas contratadas).

De considerar los ingresos de funcionarios del 2012, los mismos ascendieron a 1.007 (aproximadamente un 12% de la plantilla) en relación a los egresos por 694 (8%).[15] De estos últimos, 452 lo fueron por jubilación incentivada; 106 por término del contrato; 66 por renuncia o cese; 38 por jubilación común; 29 por fallecimiento y 3 por destitución.

FUNCIONARIOS POR DEPENDENCIA		
Secretaría General	387	4,6%
Recursos Financieros	314	3,7%
Gestión Humana Y Recursos Materiales	760	9,0%
Planificación	355	4,2%
Div. Asesoría De Desarrollo Mpal. Y Participación	54	0,6%
Contador General	33	0,4%
Desarrollo Económico E Integración Regional	315	3,7%
Div. Asesoría Jurídica	120	1,4%
Auditoria Interna	9	0,1%
ACTIVIDADES DE APOYO	**2.347**	**27,7%**
Municipios.	**1.309**	**15,5%**
Cultura	**1.229**	**14,5%**
Desarrollo Social	**555**	**6,6%**
Movilidad	**734**	**8,7%**
Desarrollo Ambiental	**1.580**	**18,7%**
Acondicionamiento Urbano	**709**	**8,4%**
Unidad De Coordinación Metropolitana	**3**	**0,0%**
TOTALES	**8.463**	**100,0%**

De considerar las ACTIVIDADES DE APOYO, las mismas concentran el 27,7% del total. De incluir a los Municipios, en los hechos otro escalón burocrático de la Intendencia como ya se ha mencionado y no expresión de "Gobierno de Cercanía", el total asciende al 43.2%. Por su parte, Movilidad, Desarrollo Ambiental y Acondicionamiento Urbano suman un escaso 35,8%.

Si se considera el total de Retribuciones (Grupo 0), las **actividades de apoyo** concentran el 36%; los Municipios el 15%, en tanto que Movilidad, Desarrollo Ambiental y

[15] Los totales no cierran por divergencia entre los datos de la IMM y de la ONSC.

Acondicionamiento Urbano lo hacen en un 29,3%, y el restante 19.7% fluye por las demás áreas de la IM.

Debe observarse que de los egresos, 452 lo fueron por jubilación incentivada. De lo expuesto se deduce que la Intendencia no sólo incentivó a sus funcionarios a jubilarse, sino que adicionalmente incrementó en términos netos su personal en relación a una población montevideana en retroceso, como surge de las estadísticas del último Censo de Población (2011).

Por su parte, el Tribunal de Cuentas de la República, al expedir su Dictamen con relación al Balance de Ejecución Presupuestal de la IM correspondiente al Ejercicio 2013, observó que existía un total de 8.633 funcionarios en la Intendencia —sin contabilizar Pasantes— **que muestra diferencias con la información en poder de la Oficina Nacional del Servicio Civil** (43 funcionarios menos, y por categoría 6.064 Presupuestados vs. 6.069; 2.361 Contratados vs. 2.532; y 208 Zafrales vs. 75) pero que determina igualmente un incremento del 2% en materia de recursos humanos en el período considerado.

Dos aspectos no menores que destaca el Tribunal de Cuentas en este tópico, consisten en la cantidad de funcionarios contratados y zafrales, que excedió en 798 a lo previsto, y el incremento del 5,6% en el total de funcionarios de acuerdo con lo proyectado para el 2013, según se desprende del siguiente cuadro:

Concepto	Padrón proyectado s/ Mod. Ptal. 2013	Padrón al 31/12/2013	Diferencia
Presupuestados	6.407	6.064	-343
Contratados	1.766	2.361	595
Zafrales	5	208	203
Totales	8.178	8.633	455

Por lo expuesto, la Intendencia no se ajustó a la cantidad de funcionarios contratados y zafrales que fuera aprobada por la Junta Departamental en la Modificación Presupuestal para el año 2013 apenas un año antes, incumpliendo además con el Art. 86 de la Constitución de la República. *Vale la pena detenemos un instante a reflexionar si están dadas por el FA las condiciones de TRANSPARENCIA que exige la gestión de los dineros públicos*.

III – POLÍTICAS A IMPLEMENTAR EN CAPITAL HUMANO

El Partido Colorado siempre ha colocado a los Recursos Humanos en el centro de sus políticas de gestión. Y ello no hace más que reconocer que para lograr calidad y productividad, las organizaciones deben contar con personas motivadas para desempeñar eficazmente sus trabajos y recompensarlas de manera adecuada por su contribución.

La competitividad organizacional y el cumplimiento de los objetivos sólo será posible si coexisten la satisfacción de los montevideanos por los servicios que reciben, con la calidad

de vida en el ambiente de trabajo del personal de la Intendencia, es decir, si logramos satisfacer al cliente externo tanto como a los funcionarios responsables del servicio ofrecido.

La Calidad de Vida en el Trabajo (CVT) comprende la satisfacción con la labor cumplida, la posibilidad de crecimiento personal, el salario recibido, los beneficios obtenidos, las relaciones humanas en el grupo y la organización, el ambiente psicológico y físico en el trabajo, el conocimiento de las metas, la identificación con los valores de la Intendencia, el apoyo socio-emocional, la orientación técnica, la igualdad en el trato y administración por el ejemplo, así como en la adaptabilidad a los cambios y el fomento de actitudes creativas y proactivas.

En tal contexto, los factores que determinan la CVT en la Intendencia Municipal que proponemos para el 2015 en adelante, serán:[16]

1. Competencia General mediante el apoyo socio-emocional, la orientación técnica, la capacitación permanente, la igualdad en el trato y la Administración a través del ejemplo. Los primeros en rendir por resultados serán los jerarcas quienes presentarán sus Programas de Gestión y Metas frente a la Junta Departamental; a los ciudadanos y a los funcionarios así como los primeros en ser removidos en caso de incumplimientos injustificados.
2. Adaptabilidad al cambio. En el mundo globalizado que vivimos lo único permanente es el cambio rápido, progresivo y constante. La Intendencia y sus funcionarios deben convertirse en sistemas dinámicos de adaptación en donde el cambio organizacional —a diferencia de estos últimos 25 años— no será caótico sino planeado y tendrá en cuenta los cambios organizacionales, tecnológicos, de servicios y culturales.
3. Identificación con la Intendencia en términos de entender y comprender la tarea que se realiza, los valores de la Intendencia y su imagen en los montevideanos. Queremos que la ciudadanía así como quieren a su ciudad, también aprecien y valoren a aquéllos que la cuidan, la mejoran y la hacen funcional a sus intereses y expectativas.
4. Preocupación y Ocupación asistencial para los funcionarios y sus familias.
5. Participación en términos de oportunidad para la presentación de nuevas ideas que se aporten, dirigidas al mejoramiento de los servicios que se ofrecen.
6. Visión humanista de la gestión, con una real orientación hacia las personas y la población en general, bajo la premisa de solidaridad y responsabilidad comunitaria.
7. Equidad salarial bajo el doble punto de vista de equidad interna (retribuciones acordes a la capacitación, responsabilidad, horario y desempeño) y externa (retribuciones acordes al mercado con las especificidades propias de la Administración Departamental y del Sector Público en general).

Las virtudes que deseamos imprimir al desempeño de la Intendencia —que se expresan a través de un sistema de creencias, expectativas y valores, una forma particular de interacción y de relacionamiento— constituyen una cultura de servicio; que se funda en el orgullo de pertenencia a una Institución que presta servicios valiosos para la comunidad a la que se debe.

[16] Algunos factores se recogen de "Auditoría Operacional de los Recursos Humanos y las Metas de Calidad en el Contexto de la Re- Administración". Eda Conte Fernández. Porto Alegre. 1995.pp 172-200.

Lo reseñado nos impone la responsabilidad ética y el compromiso ante la ciudadanía —como lo esquivó el FA que sistemáticamente no mejoró la programación, evaluación y control de sus Recursos Humanos al no planificar su dimensionado; no implementar la equidad en las retribuciones, desatender cuestiones fundamentales como la Seguridad Laboral y desconocer el sentido real de los Compromisos de Gestión— como primera medida, nuevamente, de impulsar la realización de una auditoría.

Su propósito es conocer exactamente el punto de partida y en segundo lugar, evaluar la racionalidad de los egresos que sostienen una importante porción del gasto del Ejecutivo departamental, de manera de enfocar la transformación del modelo estructural en materia de gestión del capital humano.

Con ello se promoverá la adquisición de las capacidades internas óptimas de la organización, acordes a los objetivos de servicio que se fijarán en función de las demandas que imponen las circunstancias actuales de los componentes de los diferentes sistemas que hacen a las obligaciones del Gobierno Departamental, y, naturalmente, comprendiendo las lógicas expectativas de la sociedad en cuanto a acceder a una ciudad, un departamento, que le devuelva el confort y le asegure las condiciones necesarias para el normal desarrollo personal y colectivo de todos los montevideanos.

IV – ACCIONES PROPUESTAS.

IV.1. AUDITORIA.

1. Auditoría Inicial de los Estados de los Recursos Humanos de los últimos 5 años (cargos presupuestados y vacantes; contratados; becarios, pasantes y ONGs que prestan servicios por la IMM; número de cargos de particular confianza y funciones que realizan; ingresos y egresos; procedimientos de ingreso; escalas retributivas y compensaciones; grado de cumplimiento de las normas laborales en materia tributaria y de seguridad), a los efectos de analizar posibles situaciones de inequidad funcional y salarial.
2. Auditoría externa independiente de los Estados de Recursos Humanos del 2015 en adelante con el mismo grado de detalle.

IV.2. GESTIÓN.

3. Amplia difusión a la totalidad de los funcionarios de los Programas de Gestión y Metas por Área.
4. Revalorización de las funciones del Intendente y de las máximas jerarquías en la implementación de las Metas.
5. Creación del Gabinete Departamental de Programación Estratégica (GDPC), con reuniones periódicas, específico en la materia, de manera de compartir y difundir los lineamientos estratégicos, así como el grado de cumplimiento de las metas, con involucramiento de representantes del personal.
6. Realización de Talleres de concientización de la nueva cultura organizacional; procesos y compromisos de gestión.
7. Realización de Cursos de capacitación (a brindar por INEFOP; Universidades; etc.), a efectos de mejorar la percepción que tienen de sí mismos los funcionarios; permitir

su adaptabilidad a los cambios; generar oportunidades de promoción en la carrera y mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios.

8. Implementación de protocolos de actuación de l@s funcionari@s de la IM en procesos y tiempos de respuesta, de manera de identificar las demoras injustificadas que darán lugar a recompensas pecuniarias a la ciudadanía.
9. Evaluación, mejora y puesta en práctica de las normas de Seguridad Laboral existentes, así como disponer el relevamiento de todos los elementos y condiciones de seguridad personal legalmente dispuestos, a cuyos efectos se le dará prioridad dentro de los primeros seis meses de Gobierno para apurar las adquisiciones y ejecución de obras necesarias.
10. Efectiva Política de Género, que ampare y eduque sobre la igualdad de derechos y oportunidades ampliada a la violencia de género.
11. Compromisos de Gestión firmados con metas físicas y monetarias en todos los niveles de dirección por los responsables (Secretaría General, Recursos Financieros, Movilidad, Acondicionamiento Urbano, Recursos Humanos y Materiales, Planificación, Cultura, Desarrollo Ambiental, Desarrollo Económico e Integración Regional, Contaduría General, Desarrollo Social y Municipios), que permitan el seguimiento del cumplimiento de las mismas y contribuyan a la internalización de la cultura de servicio comentada. En caso de incumplimiento injustificado, los mismos serán removidos.
12. Compromisos de Gestión para los funcionarios que incluirán indicadores corporativos, sectoriales e individuales claros y transparentes, que identifiquen los vínculos entre el desempeño y los resultados. Cualquier Compromiso que no refleje el esfuerzo personal y la habilidad individual y grupal, violan el sentido de justicia, equidad e inclusión fundamentales para el establecimiento y la sustentabilidad de las relaciones laborales.
13. Desarrollar un Sistema de Gestión del Conocimiento, que capture de modo sistémico la formación de experiencia institucional, aunando las mejores prácticas con nuevas propuestas de normas y procesos, de modo de estar disponibles para el universo del personal de la IM.
14. Modificación del Art. D. 35 del Vol. III del Digesto Municipal para comprender las situaciones de fallecimiento de personal de la IM, cuando el mismo sea el único sostén económico del grupo familiar.
15. Adoptar normativa de amparo al personal víctima de situaciones de acoso moral y sexual.

IV.3. GASTO.

16. Racionalización de las compensaciones de manera de incluir dentro del salario aquellas que no se justifican por el horario cumplido o forma de trabajo (trabajo nocturno, turnos rotativos, etc.).
17. Adecuación de aquellas compensaciones cuyos montos no se ajustan a las disposiciones legales existentes.
18. Racionalización y disminución —por lo menos en un 10% en los tres primeros años — de los gastos de retribuciones personales (incluidas las transferencias a ONGs,

etc.) de manera de incrementar su eficacia y eficiencia. Ahorro estimado promedio/año: U$S 30,6 millones.

IV.4. TRANSPARENCIA.

19. Desarrollo de una política de optimización del Capital Humano, que sea funcional a los objetivos del cambio cultural organizacional, racionalizando el ingreso de nuevo personal, a la vez de potenciar las competencias de la plantilla estable, reforzando sus aptitudes con mayor capacitación y recursos tecnológicos.
20. Los ingresos que resulten necesarios cubrir, en todas las circunstancias se realizarán por concurso.
21. Publicación permanente de los cargos de particular confianza con sus retribuciones totales (sueldos básicos más compensaciones).
22. Publicación permanente de la estructura de cargos de la IMM (ocupados y vacantes; funciones contratadas y demás relaciones funcionales; becarios, pasantes, etc.) con detalle de sus horarios y retribuciones totales (sueldos básicos y compensaciones de carácter permanente).
23. Publicación de las contrataciones realizadas con las ONGs y demás organizaciones sociales, con detalle de sus remuneraciones y servicios a prestar.