

ANEXO – FICHA INFORME AMBIENTAL RESUMEN

1. ¿DÓNDE SE UBICARÁ EL PROYECTO?

El proyecto implica el uso de la Ruta 5, entre el emplazamiento de la planta de celulosa y el puerto de Montevideo cómo vía principal, planteándose de todos modos rutas alternativas de uso eventual. Las alternativas consideradas son las Rutas 5, 14, 57 y 12, que conectan la nueva planta de celulosa con la Terminal de Ontur en Nueva Palmira, y para el caso de productos químicos se agrega como alternativa a las Rutas 2, 24, 20, 3, 20, 4 y Camino El Tala que conectan la planta de UPM en la ciudad de Fray Bentos con la nueva planta en construcción, así como los trayectos vinculados a otros eventuales puntos de origen (por ejemplo ISUSA o refinería ANCAP La Teja o Tablada), que modifican levemente la ruta principal entre la planta y el puerto de Montevideo.

2. ¿DE QUÉ SE TRATA EL PROYECTO?

Considerando que la puesta en marcha del “Ferrocarril Central”, por el que se prevé transportar productos químicos y celulosa no habrá finalizado cuando la planta de celulosa comience a operar, la empresa solicita utilizar en forma temporal el transporte carretero para el transporte de la celulosa y productos químicos en sustitución del modo ferroviario, siendo éste el objeto de la modificación.

Los viajes cuya modalidad de transporte debe ser modificada mientras no esté operativa la obra del ferrocarril son: pasta de celulosa, hidróxido de sodio, ácido sulfúrico y fuel oil. El transporte de celulosa será en un semirremolque con capacidad de carga de 30 toneladas, cuya modalidad será en forma continua, en un régimen 24/7, estimándose que como media se tendrán 200 viajes de celulosa por día desde la nueva planta industrial al puerto, con eventos puntuales ante eventualidades en la producción o el sistema de transporte, que no superarán los 280 viajes diarios.

Para el transporte de los productos químicos se prevé la utilización de camiones cisterna o isotanques de 28 toneladas de capacidad. Considerando que los camiones utilizan el 95% de su capacidad, y que el transporte se realizará en forma continua, en un régimen 24/7, la cantidad estimada de viajes diarios de productos químicos en el período de análisis es de 27 camiones cargados.

El transporte por carretera tanto de la celulosa como de la mayoría de los productos químicos requeridos, será a través de la Ruta 5, entre el emplazamiento de la Planta y el Puerto de Montevideo (atravesando los departamentos de Durazno, Florida, Canelones y Montevideo), cómo vía principal. Igualmente se contemplan vías alternativas de uso eventual, como se indicó en el punto 1.

Por mayor información ver punto 1.2 del IAR.

3. ¿CUÁLES SON LOS PLAZOS ASOCIADOS AL PROYECTO?

El uso del transporte carretero será desde la puesta en marcha de la nueva planta de celulosa, estimada para el primer trimestre de 2023, hasta que el Proyecto “Ferrocarril Central” se encuentre operativo para el transporte del total de los volúmenes de celulosa y químicos requeridos por la planta. Esto último se estima que ocurrirá en noviembre de 2023 según consulta efectuada por el Ministerio de Ambiente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (titular del proyecto ferroviario). El transporte de celulosa y productos químicos será 24/7.

4. ¿CUÁNTA MANO DE OBRA EMPLEARÁ EL PROYECTO?

Se estima que la mano de obra directa, vinculada a los choferes para el transporte de celulosa y productos químicos y personal de mantenimiento, serán unos 305 puestos de trabajo, mientras que el personal indirecto vinculado al proyecto (administrativos, encargados, mecánicos, logística, etc.) serán otros 100 puestos adicionales.

5. ¿QUÉ OTRAS OBRAS Y/O ACTIVIDADES NECESITARÁ EL PROYECTO PARA SU FUNCIONAMIENTO?

No corresponde. Su aplicabilidad dependerá de las fechas de puesta en marcha de la planta de celulosa y del Ferrocarril Central.

6. ¿CUÁLES SERÍAN LOS PRINCIPALES EFECTOS AMBIENTALES QUE TENDRÁ EL PROYECTO SOBRE EL ENTORNO?

Potencialmente, los principales efectos ambientales del proyecto estarían vinculados al tránsito generado, en las siguientes dimensiones

- Nivel de servicio en rutas y ciudades
- Seguridad vial en atravesamientos urbanos y cruces
- Efecto barrera en los atravesamientos urbanos
- Percepción social negativa
- Afectación a la infraestructura vial

7. ¿CÓMO PREVÉ EL PROYECTO REDUCIR O ATENDER ESOS EFECTOS?

- Control de la velocidad de circulación mediante sistema de monitoreo de flota entre el GPS del vehículo y el centro de monitoreo.
- Implementación de un sistema de puntaje (scoring) a los vehículos, con el que se prevé desestimular, mediante penalizaciones, las infracciones en el tránsito.
- Instancias de capacitación con los conductores de los vehículos.
- Establecimiento de un sólido Plan de Comunicación con las fuerzas vivas y principales autoridades de las localidades atravesadas o circunvaladas.
- Incorporación de un servicio de apoyo al grupo especializado Hazmat de la Dirección Nacional de Bomberos para atención a emergencias, cuyo servicio estará orientado a la respuesta ante contingencias a causa del transporte de productos químicos con el correspondiente establecimiento de un Plan de Atención a Emergencias específico.

8. ¿CÓMO PREVÉ LA ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS EN CASO DE OCURRENCIA?

Ver apartado 4.3 del IAR

Se destaca en este aspecto que mientras sea necesario utilizar el transporte carretero de celulosa y productos químicos entre la planta y sus destinos/orígenes, se incorporará un servicio de apoyo al grupo especializado Hazmat de la Dirección Nacional de Bomberos para atención a emergencias, cuyo servicio estará orientado a la respuesta ante contingencias a causa del transporte de productos y sustancias peligrosas y no peligrosas.