

ÁREA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

DIVISIÓN EMPRENDIMIENTOS DE ALTA COMPLEJIDAD

Montevideo, 30 de mayo de 2022

Ref.: Cuecar S.A. y Blanvira S.A.

Proyecto planta de celulosa UPM II – Durazno.

Diálogos locales

Las empresas Cuecar S.A. y Blanvira S.A. han solicitado la modificación de la Autorización Ambiental Previa otorgada a su proyecto de Planta de Celulosa UPM II, para contemplar el traslado de celulosa y productos químicos en camiones por ruta 5 transitoriamente desde el inicio de la operación de la planta y hasta el inicio de las operaciones del modo de transporte ferroviario originalmente previsto.

Con motivo de esa solicitud DINACEA organizó una serie de tres diálogos locales, previos a las instancias reglamentadas del proceso de participación pública que corresponde realizar en relación a dicha solicitud, para informar, levantar inquietudes y percepciones respecto al transporte carretero temporal de celulosa y productos químicos, según el siguiente detalle:

- Jueves 2 de diciembre de 2021 localidad de Carlos Reyles, Durazno.
- Miércoles 8 de diciembre de 2021, ciudad de Florida, Florida.
- Jueves 9 de diciembre de 2021, localidad de Juanicó, Canelones.

De la sistematización de la información recabada durante estas instancias se obtuvo una batería de potenciales medidas de mitigación/compensación cuya responsabilidad de ejecución e implementación podrían ser tanto de parte del Estado como de parte de las titulares del proyecto.

En tal sentido, desde DINACEA se promovió una serie de reuniones de intercambio técnico con aquellos organismos del Estado competentes para el análisis de la viabilidad de las medidas planteadas, a saber Ministerio de

Paula Rodríguez - Técnica
Federico Caro - Técnico
Eugenio Lorenzo - Director de División

Transporte y Obras Públicas (MTOP) y Ministerio del Interior (MI), así como para recoger su opinión respecto a otras observaciones de la sociedad recabadas durante los Diálogos Locales desarrollados.

Como resultado de ese intercambio se concluyó en la necesidad de implementar un conjunto de medidas de mitigación, derivadas de la existencia de esa nueva iniciativa de transporte de celulosa y productos químicos por ruta, algunas de las cuales han de ser implementadas por el MTOP, otras por el MI y otras que correspondería fueran adoptadas como parte de las acciones de implementación del proyecto industrial.

A continuación se detallan las acciones y medidas que se ha comprometido serán desarrolladas por el MI y por el MTOP, en el contexto de programas y actividades ya previstas por esos ministerios en el marco de sus competencias naturales, para finalmente dejar planteadas aquellas acciones y medidas que correspondería fueran adoptadas como parte de las acciones de implementación del proyecto industrial.

Medidas a cargo del Ministerio del Interior

La Dirección Nacional de Bomberos (DNB) adquirió recientemente 12 equipos de alto poder (100 ton) para reforzar la capacidad de respuesta ante contingencias en el tránsito carretero en los destacamentos a nivel Nacional, entre ellos los de Canelones, Florida y Durazno, y tiene ya previsto reforzar los destacamentos de Sarandí Grande y Paso de los Toros con equipos similares de menor poder.

No obstante ello, entiende conveniente que se pueda dotar la unidad sita en Durazno con equipamiento especializado para responder a accidentes con materiales peligrosos, como forma de complementar las actuales capacidades de respuesta que tiene el escuadrón especializado situado en el puerto de Montevideo.

La DNB comparte la pertinencia de capacitar a la comunidad y al personal de salud en temas vinculados a los accidentes con sustancias peligrosas, y entiende que debe ser la propia DNB quien se encargue de impartir esa capacitación y de definir los contenidos de la misma, para lo cual requiere que se le provea de financiamiento destinado a soportar la logística adicional que impondría esa actividad.

Paula Rodríguez - Técnica
Federico Caro - Técnico
Eugenio Lorenzo - Director de División

En lo que refiere a la necesidad de controlar y ordenar el tráfico derivado de la implementación del proyecto, la Dirección Nacional de Policía de Tránsito (DNPT) sostiene que -en el marco de lo que son sus acciones habituales y sin una demanda de fuentes adicionales específicas de financiación para ello- realizará esas actividades de control y ordenamiento en todos aquellos lugares donde se entienda que sea pertinente (ej. entrada y salida de escuelas rurales en ruta 5, entrada/salida del parque de la Hispanidad en Durazno los fines de semana, entre otros). Sin perjuicio de ello, la DNPT cuenta con un servicio del estilo 2-22 para atender solicitudes específicas en sitios en los que los interesados requieran un particular refuerzo de la acción habitual de ordenamiento del tránsito.

Medidas a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

El MTOP, en el marco de proyectos de obra nueva y de acondicionamiento de vías existentes que tiene actualmente en curso, prevé adoptar las siguientes acciones vinculadas al flujo vehicular por ruta 5, las que se presentan desagregadas por departamento.

Durazno

Para el ingreso al parque de la Hispanidad de la ciudad de Durazno está previsto la conformación de una calzada de servicio sobre el este de la ruta, uniendo la ciudad y el parque, y también un pasaje inferior para el acceso desde el lado oeste de la ruta. Se estima que esa obra, planteada como parte del proyecto de doble vía de la ruta 5, estará finalizada para marzo de 2023.

Para mitigar los problemas asociados a la intersección de las rutas 5 y 4, en marco de un proyecto de instalación de radares en diferentes puntos del país, se incorporará la instalación de un radar en la zona que propicie la reducción de la velocidad de circulación en esa intersección.

Florida

En cuanto a las condiciones para el cruce de la ruta frente a la Escuela N°22 y al Liceo de Mendoza, el proyecto de ampliación de ruta 5 contempla la construcción de una calzada de servicio entre Mendoza y Mendoza Chico, con pasajes inferiores para peatones y vehículos y una rotonda en el cruce de acceso a Paso Severino, que officiarían como medida de mitigación. En tal sentido, de

Paula Rodríguez - Técnica
Federico Caro - Técnico
Eugenio Lorenzo - Director de División

forma similar a lo previamente expuesto, el MTOP se compromete a exigir al contratista la priorización de esas obras de modo que las obras queden finalizadas para marzo de 2023.

Una situación semejante se tiene para el norte de la ciudad de Florida, en la zona donde está la entrada a la escuela Técnica (UTU – C.E.A) y a la escuela Nº23 (Chacra de Florida). Allí el proyecto de ampliación de ruta 5 ya tiene prevista una solución que colaborará en la mitigación de la problemática identificada, comprometiéndose también el MTOP a exigir al contratista que esa obra sea prioritaria. Otro tanto ocurre con el acceso a la localidad de Pintado, donde el proyecto de ampliación de ruta 5 tiene ya previsto una solución para mejorar su condición.

Finalmente, para la zona donde está el acceso desde la ruta al destacamento de Bomberos de Sarandí Grande y donde usualmente se da el cruce de las unidades de bomberos hacia el oeste, la obra de ampliación de ruta 5 ya tiene previsto la implementación de una rotonda y el desarrollo de una playa de estacionamiento de camiones al oeste de la ruta enfrente al destacamento. En esa zona a su vez el MTOP se compromete a instalar cartelería indicativa de la presencia del destacamento de Bomberos sobre el trazado de la ruta. Por otra parte, en el cruce de las rutas 5 y 42 el proyecto de ampliación de ruta 5 actualmente en curso ya tiene previsto la construcción de una nueva rotonda, dotada de equipamiento para mejora de la seguridad peatonal en el cruce.

Canelones

En la intersección de rutas 5 y 11 y en la zona de Paso Espinosa ya está previsto implementar soluciones para mejorar las condiciones de circulación en ambos sitios, en el marco del proyecto de ampliación de ruta 5. El MTOP ha comprometido exigir a los contratistas de dicha obra que las tareas en esos puntos sean prioritarias, de modo que las obras queden finalizadas para marzo de 2023.

En lo que refiere a la situación de la localidad de Juanicó, el MTOP tiene previsto la instalación de un radar en ruta 5 frente a dicha localidad, así como se compromete a consultar a técnicos viales concedores la zona acerca de la viabilidad de implementación de otras opciones de mejora de las condiciones de circulación en esa localidad.

Paula Rodríguez - Técnica
Federico Caro - Técnico
Eugenio Lorenzo - Director de División

Para la intersección de ruta 5 y camino Fuster el MTOP entiende que sería viable la implementación de una senda de desaceleración y aceleración que mejore el ingreso y la salida desde y hacia ruta 5 en ese cruce, en una solución que será analizada y ejecutada -si el estudio de viabilidad así lo concluye- por el propio Ministerio.

El espacio de ruta frentista a la escuela al aire libre ubicada próximo a Villa Guadalupe será modificado como parte del proyecto de ampliación de ruta 5, e incluirá un pasaje peatonal inferior frente a la escuela.

Medidas que correspondería fueran adoptadas como parte de las acciones de implementación del proyecto industrial

De lo que ha sido hasta ahora expuesto surge que resta una serie de medidas que correspondería fueran adoptadas como parte de las acciones de implementación del proyecto industrial, a los fines de mitigar impactos derivados del transporte por carretera de celulosa y productos químicos que ha sido planteado, cuyos responsables de implementación están aún pendientes de definición.

Por una parte, para el problemático cruce de ruta 5 con Tomás Aldabalde (acceso a la ciudad de La Paz) se plantean dos opciones:

- a. La implementación de una obra temporal durante el periodo que dure la actividad de transporte planteada, consistente en el cierre de la rotonda existente y la ampliación de las actuales calzadas hacia el interior para dotar del radio de giro necesario a los vehículos pesados. Esta intervención el MTOP entiende que resulta viable desde el punto de vista vial y colaboraría en la mitigación de la problemática que la mencionada actividad acentúa
- b. La construcción de un intercambiador con estructuras de hormigón premoldeadas, que permitiría atender también la situación del cruce de peatones y se configuraría en una alternativa de carácter permanente para mejorar las condiciones de dicho cruce.

Para la intersección de rutas 5 y 4 se manejan también dos opciones que podrían plantearse como medida de mitigación para atender la situación derivada del

Paula Rodríguez - Técnica
Federico Caro - Técnico
Eugenio Lorenzo - Director de División

incremento de tránsito pesado en la zona asociado a la antedicha actividad de transporte:

- a. La opción preferente, en tanto resuelve de mejor forma la situación, sería la implementación de una rotonda en esa intersección. La rotonda debiera implementarse al menos durante el periodo que dure la actividad de transporte planteada, aunque la oportunidad de implementación de una rotonda de carácter permanente contribuiría a dotar de mayor seguridad al cruce con independencia del flujo vehicular que tuviere (que se verá sustantivamente incrementado respecto a la situación actual ya solamente por el transporte de materia prima para el proyecto industrial).
- b. En el caso de que la opción adoptada para esta intersección sea la instalación de un radar en las proximidades de la misma, se considera pertinente incorporar como medida de mitigación la implementación de una dársena de giro que mejore el acceso desde el sur a Carlos Reyles.

Ante cualquiera de las dos opciones se entiende necesario igualmente reforzar la red lumínica en esa intersección de rutas 5 y 4 y sus aledaños, como medida de mitigación ante los efectos mencionados, en un proyecto de iluminación cuyas características deben ser previamente autorizadas por el MTOP.

Por otra parte, en lo que refiere a la capacidad de respuesta con la que cuenta la DNB ante accidentes con materiales peligrosos, resulta necesario incorporar el equipamiento pertinente para la implementación de una unidad potenciada en tal sentido en la ciudad de Durazno, donde la DNB ya cuenta con capacidad locativa y con aproximadamente 20 funcionarios capacitados para esa tarea.

Finalmente, como ya se mencionó anteriormente, respecto a la potencial ocurrencia de accidentes con materiales peligrosos se requiere financiación para los aspectos logísticos y de costos adicionales que demanda la implementación de capacitaciones, dirigidas a la comunidad en general y al personal de salud en particular, cuyo dictado debe estar a cargo de la DNB.

Paula Rodríguez - Técnica
Federico Caro - Técnico
Eugenio Lorenzo - Director de División