

ÁREA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
DIVISIÓN EMPRENDIMIENTOS DE ALTA COMPLEJIDAD

Montevideo, 19 de abril de 2018

Ref: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
Proyecto Ferroviario Montevideo-Paso de los Toros.
Solicitud de información complementaria

A partir del análisis de la información presentada como parte de la solicitud de AAP para el proyecto de referencia, corresponde inicialmente solicitar que se complemente el estudio de impacto ambiental con los capítulos que el proponente reconoce como faltantes:

- Estudio de Niveles de Presión Sonora.
- Estudio de Vibraciones.
- Estudio de Tránsito y Movilidad.
- Programa de Vigilancia, Seguimiento y Auditoría Ambiental.

Se trata de asuntos identificados primariamente como de alta significatividad, de modo que no resulta posible avanzar en la consideración de la autorización solicitada sin dichos estudios y programa.

Sin perjuicio de lo anterior, del análisis realizado sobre lo ya presentado en relación con lo solicitado en los Términos de Referencia (TdR), surge un conjunto de observaciones que a continuación se exponen, las que se trasladan al titular a modo de solicitud de información complementaria (siguiendo la nomenclatura de los TdR).

3. LOCALIZACIÓN y ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

Las piezas gráficas que ofician de anexo (DP01) no permiten ubicar claramente el tramo específico al que refiere cada una de ellas, dado que en las mismas no consta la progresiva (elemento que permitiría la

vinculación con las tablas agregadas en la descripción del proyecto). Se solicita por lo tanto que se corrija tal situación, por ejemplo incluyendo en los planos generales del proyecto dicha información.

En la delimitación de las áreas de influencia no se ha incluido la información correspondiente a las rutas de transporte hacia los frentes de trabajo o los lugares de disposición de residuos. Si bien se identifican las fuentes de materiales de construcción no se realiza un análisis de las posibles rutas de transporte ni la presencia de receptores sensibles, de modo que el planteo de las áreas de influencia no toma en consideración estos elementos. Se solicita subsanar la omisión detectada, incorporando la información antedicha y extendiendo en consecuencia la delimitación de las áreas donde así correspondiera.

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.1 Infraestructura ferroviaria

Entre la información aportada está faltando lo que a continuación se lista, asuntos cuya inclusión se entiende resulta fundamental para habilitar posteriormente el análisis de diversos efectos ambientales:

- La topografía del terreno en la faja inmediata a la traza.
- La localización en las piezas gráficas de la traza de las estaciones y de otras instalaciones auxiliares.

Adicionalmente se requiere se especifique la superficie objeto de expropiación en cada padrón afectado. Si bien el listado de padrones afectados se presenta en un anexo, en el mismo no se identifica el área total ni el área a expropiar de cada predio. Del análisis primario surge además que se ha planteado la expropiación de algunos padrones que no serían contiguos a la vía, sin que se haya explicitado una justificación específica para ello.

En lo que refiere a la solución planteada para resolver la acometida al área portuaria (construcción de un viaducto bajo el cual cruce la vía férrea), la misma no aparece suficientemente descripta, en tanto no se ha aportado información completa y detallada sobre cómo se prevé re-direccionar todas las rutas de tránsito afectadas a futuro por la presencia del viaducto (entre otros los actuales ingreso al puerto y giro hacia el sur por la calle Colombia). En este sentido se requiere se

complemente y profundice la descripción presentada, pues ello resulta imprescindible para una cabal comprensión de la obra y para un adecuado análisis de solución prevista, a los fines de determinar primariamente la viabilidad ambiental de su implementación.

4.2 Actividades en fase de construcción

No se ha identificado, para cada uno de los tramos, el tipo y volumen de materiales a utilizar para los distintos componentes de la obra, ni la frecuencia y modalidad de transporte hacia los obradores y zonas de acopio. Se solicita presentar esta información desagregada por tramos y acompañada de las piezas gráficas que se entienda pertinente.

En referencia a la generación de residuos no se presenta información alguna y se anuncia que ésta será definida por el contratista. Esta situación no resulta compatible con la necesaria identificación preliminar que debe hacerse (en términos de calidad y cantidad) para cada uno de los tramos o sectores de obra, a los fines de definir los lineamientos de gestión que corresponde incluir en el plan de gestión ambiental de fase de construcción según lo planteado en los TdR. Se solicita por tanto complementar este punto.

Con respecto al listado de los servicios preexistentes, no se incluye información sobre la duración estimada de la interrupción de los servicios (si los hubiere en los distintos tramos o sectores) ni sobre las actividades previstas para la restauración de las áreas intervenidas. Por lo tanto, se solicita incluir esta información atendiendo los aspectos señalados.

Tampoco se presenta información relativa al período estimado de interrupción de las vías de tránsito durante la fase de construcción en los distintos tramos, ni de las medidas a implementar de manera que no se comprometa la circulación de peatones y vehículos. En particular, nada se manifiesta en relación a la modalidad prevista para mantener la operativa de los accesos a Montevideo durante el período de obra, asunto que se entiende como crítico pues condiciona el tipo de solución a plantear en ese lugar. Estas omisiones debieran ser subsanadas en la respuesta que se brinde a la presente solicitud de información complementaria.

4.3 Modalidad de operación

La información en relación a la modalidad de operación de la vía férrea no resulta consistente entre las distintas tablas presentadas (numerales 4.3.1.1 y 4.3.1.2 del Documento del Proyecto). Esto resulta crítico pues impide establecer con certeza cual será la operativa que corresponde analizar, asunto que en definitiva busca cubrir la información que se presente bajo este numeral. En consecuencia se solicita ajustar lo presentado, de modo que estén adecuadamente descritas y fundamentadas las distintas modalidades de operación que posteriormente han de considerarse a los fines de la evaluación ambiental.

Complementariamente, se requiere precisar los niveles de emisiones gaseosas esperadas para el tipo de material rodante que se prevé emplear al inicio de la operación del proyecto. En este sentido, se deberá brindar información sobre qué tipo de material rodante se utilizará para el transporte de pasajeros.

4.4 Abandono de infraestructura

El documento plantea que toda la vía existente será desmontada. No obstante, no se ha especificado cual será el procedimiento a aplicar para el desmontaje de la vía existente en aquellos tramos en los que no se mantiene a futuro la traza.

5. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO

En general el grado de ajuste a lo solicitado a través de los TdR no resulta alto, sino que por el contrario son varios los asuntos en los que se ha aportado información de escasa utilidad para el análisis ambiental y en otras ocasiones resta aportar información que se entiende como crítica. La situación más significativa en tal sentido se da en lo que refiere a ciertas componentes del medio antrópico (numeral 5.3 de los TdR) que a continuación se detallan.

5.3.1 Aspectos demográficos y socioeconómicos

En el relevamiento de núcleos poblacionales asentados de forma irregular dentro de la faja de vía no se ha incluido el tramo entre Estación Colón y Progreso (se menciona un primer tramo hasta Estación Colón y luego desde Progreso hasta Paso de los Toros).

Igualmente corresponde hacer notar que para las construcciones relevadas no se brinda información sobre la cantidad de hogares y personas que allí habitan, ni se especifican las fechas de relevamiento. Por lo tanto, deberá subsanarse esta omisión e incluir la información solicitada en los TdR.

5.3.4 Aspectos de ordenamiento territorial

En relación al listado de lineamientos de ordenamiento territorial que se presenta en el punto 1.3.5.1 del documento de la Descripción del medio se encontraron omisiones con respecto a las Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible Ley N° 19525 de 18 de agosto de 2017 y las Directrices Departamentales de Durazno de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible. Por lo tanto, se solicita incluirla en el apartado ya citado y considerarla en el análisis correspondiente.

Complementariamente, si bien se enumeran en el documento las disposiciones de los instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible vigentes en el área específicamente referidas a la vía férrea, falta incluir lo que fuera solicitado en relación a otras disposiciones aplicables para la zona del proyecto (categorías de suelo, proyecto urbanos, usos previstos, etc.). El interés de contar con esta información es porque resulta fundamental para poder evaluar las afectaciones que las nuevas condiciones de operación la vía férrea puedan tener sobre esas previsiones.

5.3.6 Conectividad y seguridad vial

En este punto la información presentada refiere a la descripción de vía de tránsito que atraviesa, el tipo de cruce actual y el proyectado. Sin embargo, deberá presentarse el detalle de lo solicitado en los TdR dado que la información requerida para el posterior análisis de este asunto resulta crítica, en particular en lo relativo a flujos de transporte y niveles actuales de servicio, como insumo para el estudio de movilidad y tránsito que ha sido requerido.

5.3.7 Áreas objeto de expropiación

De los 288 padrones que se menciona serán objeto de intervención, sólo se brinda información sobre 169 de ellos, los que fueran relevados por el equipo social de la Dirección Nacional de Topografía (DNT-

MTOP). De este subconjunto, a su vez, sólo se han elaborado fichas sobre la situación de los 24 casos que se verían más afectados.

Más allá de que no se describen para todos los casos las características socioeconómicas ni los modos de vida de la población involucrada, como sería deseable, ni tampoco se identifican redes culturales y sociales existentes, el contenido informado en principio podría interpretarse como aceptable. No obstante, lo que si resulta evidente es su carácter incompleto, dado que tal información debe cubrir el conjunto de todos aquellos sujetos a expropiación.

6. EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Apreciaciones similares a las ya expresadas respecto al capítulo "Descripción del medio", en cuanto al grado de ajuste a lo solicitado en los TdR, se aplican en este caso a la evaluación de la información brindada como parte de la evaluación de impacto ambiental.

6.1 Suelos

De la valoración realizada se desprende que será esperable cierto impacto sobre los suelos en los sectores ocupados de forma transitoria por instalaciones relacionadas con la construcción como por ejemplo obradores y zonas de acopio de materiales. Por lo tanto, se solicita se amplíe la descripción de la remediación del suelo que se debe realizar como parte del Plan de Gestión Ambiental de la Construcción.

6.3 Aire

Con respecto al modelo de afectación a la calidad del aire cabe hacer notar que el tamaño de la grilla y la distribución de potenciales receptores que han sido adoptadas no resultan adecuadamente justificadas. La consideración de estos dos asuntos resulta particularmente relevante para la aplicación del modelo en la zona donde se prevé la construcción y operación de la vía férrea en trinchera, tanto en la zona de Capurro como en Las Piedras, donde las emisiones atmosféricas son a nivel de piso. En consecuencia, se solicita se ajuste el modelo considerando una grilla de 25x25 metros y receptores ubicados hasta 200 m del eje de la vía, justificando la

condición de operación de trenes de carga y pasajeros empleada para la simulación.

Asimismo, la condición de operación de trenes de carga y pasajeros no resulta consistente con la presentada en la descripción del proyecto, lo que genera incertidumbre en relación a los escenarios simulados. Por ello, complementariamente a los resultados obtenidos se deberá presentar también los parámetros utilizados en la modelación realizada, exceptuando los meteorológicos y topográficos.

6.5 Población sujeta a expropiaciones

Resta completar el análisis presentado con los vacíos ya identificados en el capítulo de Descripción del Medio. Asimismo, debe complementarse la información ya presentada con el detalle del nivel de afectación para cada uno de los casos, y con la medida de compensación que corresponda implementar.

6.6 Asentamientos dentro de la faja de vía

No se identifica la población que debiera ser sujeto del realojo, ni se concretan soluciones habitacionales para estas situaciones ni tampoco se detallan las acciones necesarias para llevarlas adelante.

El estudio anuncia que el Plan de Realojo se encuentra en elaboración en paralelo con el Proceso de Expropiaciones, a través de la Dirección Nacional de Topografía del MTOP y AFE, aunque aclara que dicho plan se encuentra fuera del alcance del estudio.

Este planteo no resulta admisible, dado que se ha detectado que la necesidad de realojar a población actualmente asentada dentro de la faja de vía puede ser un impacto negativo si no se implementan medidas de mitigación adecuadas. Por lo tanto se deberá subsanar este particular, presentando como parte de la solicitud de autorización ambiental la información que prevé los TdR.

6.7 Tránsito y movilidad urbana

Si bien se explicita que esta componente del estudio de impacto será presentada más adelante, igualmente se ha incluido ahora bajo un título "Afectación a los niveles de servicio vial por eliminación de cruces de calles" asuntos que corresponden a la afectación a la movilidad urbana. Esto deberá ser adecuadamente presentado, según ha sido

solicitado en los TdR, cuando se agregue el estudio faltante sobre estos asuntos.

Respecto de lo que ha sido presentado, se observa que la modificación de los caminos privados de acceso hacia predios en el medio rural debe estar planteada como una acción de mitigación/compensación prevista por el propio proyecto. En tal sentido, el proponente debe definir el alcance que plantea para cada una de estas medidas en el capítulo correspondiente.

Se anticipa asimismo la opinión de que no concierne a la etapa de construcción, tal como ha sido inicialmente planteado, la decisión de si corresponde o no implementar infraestructura complementaria que remedie la afectación que para el caso se produce con la eliminación de algún cruce. La necesidad de implementar infraestructuras adicionales como medida de mitigación debe estar resuelta durante la tramitación de esta solicitud de autorización ambiental previa.

6.10 Iluminación

No se encuentra adecuadamente analizado este asunto ya que no se consideran las dimensiones solicitadas en los TdR, encontrándose solo una breve descripción en la Descripción del Proyecto (punto 4.1.1.15).

En este sentido se solicita presentar la información solicitada atendiendo especialmente si corresponde implementar medidas de mitigación adicionales.

6.11 Paisaje

No se presentó el análisis correspondiente a la fase de operación.

6.14 Instrumentos de ordenamiento territorial

En línea con lo expresado en el numeral 5.3.4, falta la valoración y el análisis de las posibles incompatibilidades o afectaciones que la nueva operativa, o la modificación de la traza actual, puedan tener sobre las disposiciones de los instrumentos aplicables para la zona del proyecto (categoría de suelo, proyectos urbanos programas sectoriales, usos previstos, áreas de interés para la conservación, jerarquización vial y reservas de suelo).

7. ANÁLISIS DE CONTINGENCIAS

En la evaluación de riesgo no se realiza un análisis sobre el riesgo de fallo del sistema de señalización y cruces a nivel (por ejemplo en caso que no funcionen los semáforos o las barreras automáticas), lo cual debiera estar incorporado como otra amenaza durante la operación del servicio.

8. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN PLANTEADAS

Más allá de que el proponente reconoce que restan aún entregar varios asuntos requeridos como parte del EsIA, tampoco se ha elaborado aquí un compendio de los compromisos de mitigación y compensación que a la fecha han sido enunciados. Corresponde subsanar esta omisión, avanzando en la concreción de los planes a los que refieren los TdR en este apartado.