DIRECCIÓN NACIONAL
DE TRANSPORTE
FERROVIARIO

Montevideo, 28 de febrero de 2020.

Sra. Directora de Planificación Territorial de la Intendencia de Canelones.
Arq. Paola Florio.

De mi mayor consideración.

Atendiendo a vuestra solicitud de fecha 21 de febrero de 2020 respecto a la oportunidad diferencial que genera el Proyecto Ferrocarril Central para el distrito Ruta 5 y la posible definición de puntos de carga, cabe señalar lo siguiente.

El Proyecto Ferrocarril Central es una obra de infraestructura y una herramienta logística clave para el sistema multimodal de transporte nacional y regional.

El ferrocarril es el modo de transporte más eficiente y amigable con el ambiente que el Uruguay puede tener; generando a su vez un diferencial para la instalación de nuevos emprendimientos productivos y por ende oportunidades de trabajo y desarrollo para nuestra población.

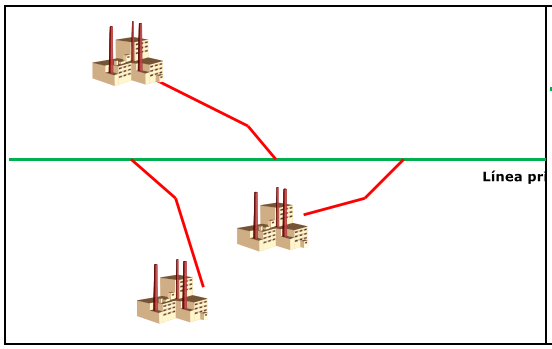
Sobre esta línea ferroviaria y en su área de influencia se encuentran diversos emprendimientos agrícolas, mineros, industriales y forestales, alguno de los cuales ya utilizan el ferrocarril, por lo que mejorar sustancialmente la oferta de transporte ferroviario con menores costos alentará una utilización más incentiva de la demanda existente y la captación de nuevas cargas.

Tal como surge del Informe Ambiental, presentado ante DINAMA, este proyecto ferroviario busca atender una demanda de transporte de 4 millones de toneladas por año. De los que 2,35 millones están asociados a la nueva planta de celulosa de UPM en la zona de Pueblo Centenario.

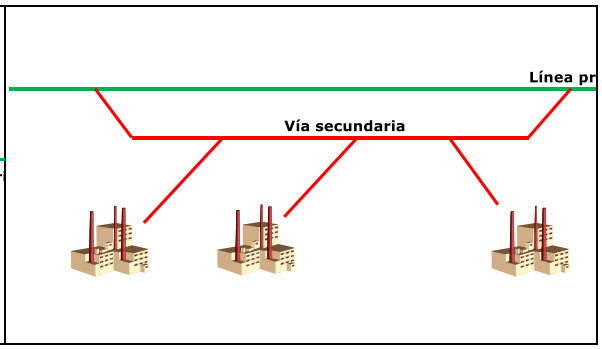
El resto de la capacidad de transporte es para atender demanda actual y futura del sistema productivo nacional. Obviamente esta demanda surgirá de emprendimientos existentes y de otros que, a causa de contar con el diferencial del ferrocarril, se logren viabilizar.

Muchos de estos nuevos emprendimientos deberán, por razones de eficiencia operativa, contar con accesos propios a la red ferroviaria, a través de ramales que conecten sus instalaciones a la línea ferroviaria pública.

Dependiendo de las características de cada emprendimiento, del tipo de carga a transportar y de la ubicación de dichos emprendimientos, se pueden generar desvíos individuales o vías secundarias desde donde se conecten los diferentes desvíos a la red principal.



Desvíos individuales



Desvíos con conexión secundaria a vía principal

Es importante señalar que la existencia de la línea ferroviaria aledaña y la posibilidad de conexión de los predios privados a esta, le agregan un valor estratégico diferencial difícil de igualar en términos logísticos.

Por lo expresado, y en el entendido de que el desarrollo del sistema ferroviario es de interés estratégico para el país en función de que representa una aumento en sus capacidades competitivas, resulta inviable definir con exactitud los puntos de carga posibles, teniendo presente que se busca atender la demanda del sistema productivo y adaptarse, de la mejor manera posible, a los requerimientos de este.

Lo saluda atentamente.

Waverley Tejera
DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO