

# COMISIÓN PERMANENTE

## Nº 6

Sesión realizada el 12 de diciembre de 2023

### Asisten:

Leonardo Herou

Bruno Pacheco

Federico Ponce

Intendencia de Canelones

Walter Morroni

José Ibáñez

SINAE

Gean Acuña

Pedro Severo

Manuel Islas

Dirección Nacional de Bomberos

Rodrigo Leites

Fabio Cossio

Policía Nacional

Alicia Mariezcurrena

Ministerio de Salud Pública

# VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

(Se inicia la toma de versión taquigráfica)

(Vuelto a sala)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, se reanuda la sesión.

(Es la hora 18:20)

(Se encuentran presentes en sala los invitados)

Les agradecemos a los invitados por venir a esta Junta ante los requerimientos de esta comisión, que hace meses viene trabajando en el tema de la problemática del transporte de productos químicos por todo el país, principalmente por Canelones, que tiene sus particularidades, ya que pasa por varios de sus municipios.

Los invitados son el señor Leonardo Herou, el señor Bruno Pacheco y el señor Federico Ponce, coordinadores del CECOED —Centro Coordinador de Emergencias Departamentales—; el señor Walter Morroni y el señor José Ibáñez, de la Dirección Nacional de Emergencias del SINAЕ —Sistema Nacional de Emergencias—; el señor subcomisario Gean Acuña, el señor oficial Pedro Severo y señor oficial Manuel Islas, de la Dirección Nacional de Bomberos; el señor oficial Rodrigo Leites y el señor oficial Fabio Cossio, de la Policía Nacional, y la señora Alicia Mariezcurrena, del Ministerio de Salud Pública.

Bienvenidos.

Les informamos que el régimen de trabajo consiste en otorgarles treinta minutos para que realicen una exposición —si precisan más, se les prorrogará—. Luego, se les plantearán preguntas y, posteriormente, ustedes brindarán las respuestas.

Tiene la palabra el señor Leonardo Herou.

**SEÑOR HEROU.-** Buenas tardes.

Es un gusto estar aquí. Gracias por la invitación.

En primer lugar, hay que valorar esto: es importante que el legislativo, que la Junta Departamental incorpore permanentemente todo lo vinculado a la gestión de riesgos.

(Se proyecta presentación)

En este período, la Junta se ha incorporado al CECOED. Hemos tenido reuniones periódicas. La Junta Departamental estuvo presente en una de las últimas reuniones, hace más de un mes, en la que intentamos evaluar e incorporar los aprendizajes de la crisis del agua a lo que estamos viendo en la pantalla: el Plan de Gestión de Riesgos de Canelones. Esa fue una muy buena reunión. Esperamos culminar este proceso en los primeros meses del próximo año. Tenemos que ser capaces de aprender de lo que nos pasó y estar mejor preparados para el futuro.

En la última reunión, el foco estuvo puesto en la próxima temporada, sobre todo en la prevención de incendios. Esa también fue una muy buena reunión.

Quiero decirles que el CECOED está funcionando con todas las instituciones que lo integran. Además, hemos decidido que las reuniones se roten en el territorio y que los alcaldes o los referentes de los comités de emergencia municipales participen activamente.

Por lo tanto, en lo que tiene que ver con la estructura subnacional del Sistema Nacional de Emergencias —recordemos que, desde que se aprueba la ley, en 2009, el diseño institucional marca que todos somos parte del SINAE—, en Canelones, tanto a nivel departamental como municipal, venimos trabajando en forma coordinada y con un marco de acuerdo: este Plan de Gestión Integral de Riesgos, cuya última versión es del año pasado y recoge un escenario cambiante.

La versión anterior, si no me equivoco, era del 2019. Para nosotros, ese era un plan que respondía a los desafíos de Canelones, pero después tuvimos una pandemia y debíamos ser capaces de incorporar los aprendizajes que nos dejó; reitero, los de una pandemia nada más y nada menos. Dentro de esos aprendizajes, también surgió que una parte importante de nuestro territorio empezaba a cambiar, que empezaba a haber una circulación mayor, particularmente de determinadas sustancias vinculadas al desarrollo de alguna industria ubicada más al norte, que en principio iba a utilizar nuestras rutas y luego la vía férrea para transportar distintas sustancias.

Antes de hablar del Plan, quiero decir que, cuando trabajamos para llegar a su aprobación y cuando lo aprobamos, decidimos profundizar en dos aspectos que entendemos son señales claras de la identidad de Canelones.

Uno de esos aspectos es la descentralización. Este plan prevé no solamente que los comités de emergencia municipales, los municipios... Hago un paréntesis para decir que tenemos 30 municipios y esta casa ha decidido que en el próximo período Canelones tenga 32 municipios. Entonces, a través de este plan, el objetivo ha sido que los gobiernos locales no solamente participen en el análisis de su territorio, en el análisis de lo que denominamos mapas de riesgo, sino también que participen activamente incluso en la respuesta. Por lo tanto, la descentralización es una prioridad y se ve reflejada en el Plan de Gestión Integral de Riesgos.

El otro aspecto tiene que ver con el desafío de incorporar, con mayor atención, a los sectores más vulnerables de nuestra población. No todos los sectores de la población de Canelones se ven afectados de la misma forma cuando tenemos un evento de los que se ven reflejados en el Plan. Por lo tanto, tenemos que ser capaces de atender esas diferencias y de generar, en los distintos sectores de la población, la capacidad de tener resiliencia, para estar mejor preparados para los eventos que se puedan dar en nuestro territorio. Con esas señas de identidad y a partir del análisis de nuestra realidad, elaboramos este Plan.

En la presentación se puede ver la estructura del Plan y una lista larga de personas que tienen que ver con la riqueza de este proceso, en el que participó mucha gente.

El Plan —que ustedes conocen, pero me gustaría repasarlo antes de cederle el uso de la palabra a los compañeros de la Dirección Nacional de Emergencias, en particular a Walter Morroni, y luego a Bomberos— tiene varios capítulos. Por un lado, hay un análisis de la institucionalidad en materia de gestión de riesgos en Uruguay y en Canelones. Se analizan el avance que hemos tenido a nivel departamental, los antecedentes y cómo ese acumulado de trabajo nos permite posicionarnos. En ese capítulo se plantea elevar la mirada, o sea, plantearnos nuevos desafíos. Walter Morroni, quien hoy nos acompaña, fue un actor fundamental en este proceso. Nos ayudó a incorporar un análisis prospectivo de esto, es decir qué esperamos que suceda en los próximos años si tomamos o si no tomamos determinadas decisiones. Hay un capítulo que se refiere al análisis de los riesgos en Canelones. El siguiente capítulo es sobre los subgrupos de trabajo, y el último se refiere a los planes de actuación.

Quería mostrarles el Plan, pero reconozco que va a llevar mucho tiempo.

Le agradezco a Bruno Pacheco, quien armó esta presentación. Eso lo van a desarrollar Walter Morroni y los compañeros de la Dirección Nacional de Bomberos, me refiero a lo que tiene que ver con el cambio que también impacta en nuestro territorio, para el cual tenemos que prepararnos, y es lo que hemos hecho en este proceso.

En la presentación se puede ver parte de las definiciones del SINAE, lo que se conoce como el principio de subsidiariedad. Eso explica la forma en la que trabajamos y cómo actuamos en el SINAE cuando hay que responder a un evento. La respuesta primaria siempre está a cargo de la autoridad competente o la autoridad idónea. En caso de que sus competencias se vean superadas, se activa la respuesta departamental, coordinada desde el CECOED y conducida por el Comité Departamental de Emergencias. Por las dudas, aclaro que a mí me gusta decir que este comité está integrado por las autoridades principales de las distintas instituciones que lo conforman: Intendencia, MIDES, Ministerio de Salud Pública, Ministerio del Interior —a través de Bomberos y Policía—, Ejército, Junta Departamental, INAU y Fiscalía.

El CECOED es el ámbito de trabajo permanente, que nos toca coordinar a nosotros. En Canelones, hemos desarrollado una forma de trabajo que articula el CECOED con el Comité Departamental de Emergencias de manera muy aceptada; así que no tenemos dificultades. Lo importante es que cuando hay un evento que supera las capacidades de la autoridad competente, se activa la respuesta departamental. Cuando un evento —vamos a mostrar en la presentación algunos tipos, que pueden ser por causas naturales o vinculados a la actividad humana— supera las capacidades departamentales, se activa la respuesta nacional. Esto puede ser aún más complicado y llevar al Poder Ejecutivo a declarar un estado de desastre.

Generalmente, en los últimos largos años, hemos estado entre la primera y la segunda etapa o fase, en las que, salvo algunas excepciones más complicadas —como la pandemia o algún otro evento particular—, las respuestas a los distintos eventos han sido de la autoridad competente, y en muchos casos se ha activado la respuesta a escala departamental del CECOED.

En el diagrama se representa cómo se activan los recursos. Hay un trabajo grande de la dirección técnica del SINAE. Como se encuentra Walter Morroni presente, no me voy a extender sobre esto, pero quiero transmitir que hay procedimientos claros y definiciones de los roles que cada institución y cada actor tiene que jugar en cada etapa.

En Canelones, generamos una matriz, por la cual identificamos todas las amenazas o peligrosidades presentes en el territorio. Está en el plan, el que ustedes tienen, y además se lo dejamos en un documento digital. Evaluamos esas amenazas en función de su probabilidad o de su impacto. Hay algunas amenazas o peligrosidades que tienen un alto impacto y una probabilidad muy alta de concretarse en nuestro territorio. Sobre ellas trabajamos y desarrollamos lo que llamamos *planes de actuación*.

Uno de los planes de actuación es el que está vinculado a los accidentes con sustancias peligrosas. Hay una estructura de trabajo muy similar en todo el plan. Para eventos de impacto masivo hay equipos de trabajo que tienen experiencia, roles asignados y un buen funcionamiento. En este caso, la autoridad competente es Bomberos. También hay distintos equipos de trabajo que atienden damnificados, como la gente de Desarrollo Humano, del MIDES, de Salud Pública. Además, se movilizan quienes tienen que actuar sobre el tránsito. Si es necesaria maquinaria pesada, las instituciones actúan con ella. Cuando hay afectación del tendido eléctrico, actúan quienes tienen la responsabilidad principal. Insisto, esa responsabilidad la tiene la Dirección de Bomberos.

Luego, el plan identifica cada actor, sus roles, sus tareas, y los recursos especializados que tienen para atenderlas. Esto está analizado para cada uno de los actores y de los subgrupos. Luego, el plan tiene los pasos a seguir cuando hay un evento, en este caso, un

accidente vinculado a sustancias peligrosas: cómo se activa, quién lo hace, la verificación y la evaluación inicial, los recursos que se movilizan y qué autoridad responde —insisto, la autoridad es Bomberos—, y una vez resuelto, cómo se actúa.

Este es el plan que elaboramos en Canelones. Obviamente, cuando lo elaboramos estábamos dando los primeros pasos con la Dirección Nacional en cuanto a la preparación para el nuevo escenario vinculado a la presencia de UPM y al transporte de sustancias peligrosas, fundamentalmente, a través de la Ruta 5 y luego, de la vía férrea.

Por lo tanto, vimos cómo este plan —que es sólido—, elaborado por Canelones, iba dialogando con las definiciones que obviamente nos exceden, porque involucran otros departamentos y otras instituciones nucleadas en el Sistema Nacional de Emergencias. En este proceso, la Dirección Nacional del SINAE generó distintas instancias de coordinación, de definición, que han sido muy valiosas. Ha realizado algunas cosas que reconozco como fortalezas de nuestro sistema: generar espacios de análisis y de simulaciones —siempre se lo digo a Walter Morroni—. Se trata de ponernos a prueba para ver si realmente estamos preparados para enfrentar eventos de estas características.

En todo ese proceso, se ha estado trabajando. Por el tiempo del que disponemos, me gustaría que lo presentaran Walter Morroni y la Dirección Nacional. Hemos acordado que, después, la Dirección Nacional de Bomberos nos comente cuál es su respuesta desde el punto de vista técnico ante eventos de estas características.

Si le parece bien, señor presidente, le cedo el uso de la palabra al señor Walter Morroni.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el señor Walter Morroni.

**SEÑOR MORRONI.-** Buenas tardes a todos y a todos.

Muchas gracias por la invitación.

Soy responsable del Área de Planificación de la Dirección Nacional de Emergencias del SINAE, que funciona en Presidencia de la República.

De acuerdo al planteo de la convocatoria, quiero compartir el proceso que venimos haciendo desde este sistema, que está en construcción —esto es importante para nosotros y lo recalamos habitualmente—. Es un proceso, una institucionalidad nueva, joven. Además, por haber adoptado este formato sistémico —transversal a todo el Estado uruguayo, con sus distintos niveles de gestión— tiene una complejidad importante en su funcionamiento.

En ese sentido, les voy a contar algunos antecedentes, por lo menos de la década pasada, en la que hicimos unas primeras aproximaciones a los procesos de instalación de lo que fue Botnia, en Río Negro, y de Montes del Plata, en Colonia.

También tuvimos algunos acercamientos con gente de la Administración Nacional de Puertos —ANP— en el puerto de Montevideo, en cuanto a la planificación, en particular, en materia de mercancías peligrosas. Otros procesos tienen que ver con ejercicios de simulación que realizamos con UNASEV en cuanto a la obra de construcción de la planta regasificadora de Puntas de Sayago, y con ANCAP para la refinería de La Teja.

Apoyamos la actualización del Plan de Respuesta de Emergencia Nacional para Incidentes y Accidentes Radiológicos, que tiene que ver con las fuentes radiológicas que se usan habitualmente en el sistema de salud.

En cuanto al proceso de planificación que hicimos en 2016 con las seis regiones en las que hemos dividido al país, en grupos de tres departamentos, revisamos, en términos genéricos, toda la perspectiva de la Gestión Integral del Riesgo aplicada a las situaciones particulares de cada región.

En cuanto al proyecto de UPM 2 y el ferrocarril central, la DINACEA —ex-DINAMA— le solicitó a la Dirección Nacional de Emergencias la revisión de un documento que le había presentado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre un plan de prevención de riesgos y respuestas ante contingencias, para obtener la autorización ambiental previa de este proyecto ferroviario de Montevideo-Paso de los Toros. En ese análisis, en esa devolución, en ese intercambio con la DINACEA, surgió la posibilidad de desarrollar un ciclo —aclaramos que era interno del Sistema Nacional de Emergencias— orientado a los centros coordinadores de emergencias departamentales y a los comités departamentales de emergencias de los departamentos afectados por el trazado de la vía.

En ese sentido, hubo tres instancias. En la primera, realizamos un intercambio entre pares, es decir, entre comités departamentales de emergencias y los CECOED de Río Negro y Colonia —estos eran los que tenían las experiencias de UPM 1 y de Montes del Plata—, para que las intercambiaran con los departamentos que iban a estar afectados por este nuevo emprendimiento.

En una segunda instancia, actores nacionales presentaron las distintas facetas del proyecto, los distintos aspectos a tener en cuenta, las áreas de influencia y de afectación.

En la tercera instancia definimos algunas líneas de trabajo.

Cabe aclarar que para nosotros es muy importante el intercambio de experiencias entre pares, porque significa un enriquecimiento de la propia realidad. No vienen expertos a explicarnos grandes cosas que tal vez no sean aplicables a la realidad del país, pero no descontamos que esas instancias también puedan ocurrir.

Las acciones que venimos llevando a cabo en este último tramo tienen que ver con la conformación de un ámbito de trabajo interinstitucional. Nosotros, al ser un sistema —Sistema Nacional de Emergencias, SINAЕ— somos interinstitucionalidad pura. O sea, somos articulación solamente de lo que el Estado ya tiene en sus distintos niveles de gestión. Entonces, se configuró la Mesa de Análisis de Sustancias Peligrosas —MASPEL—, que reúne a todos los ámbitos institucionales que tienen que ver con las mercancías peligrosas en el país, para las autorizaciones, para la importación, para el flujo en los distintos modos, etcétera.

Con ese grupo de trabajo interinstitucional, elaboramos el Protocolo Integrado de Mercancías Peligrosas. En ese protocolo reunimos toda la normativa vigente. O sea, no inventamos nada, pero integramos toda la normativa en un solo documento. Ese documento tiene un plus, que llamamos *lineamientos SINAЕ*. ¿Por qué? Porque estas instituciones, que desde hace años están trabajando con las mercancías peligrosas en el país, cuando fue creado el SINAЕ, no cambiaron su normativa, entonces le aplicamos una lógica transversal al documento. En ese sentido, en el protocolo hay unos lineamientos —consideramos que son un aporte interesante— en cuanto a las instalaciones en sí en cada departamento y en cuanto a los flujos en los distintos modos.

La última versión de ese documento está siendo revisada para ser formalizada a través de la Junta Nacional de Emergencias y Reducción de Riesgos, que es parte de la Dirección Superior del SINAЕ.

En 2021, generamos otro ámbito de trabajo interinstitucional, en este caso haciendo foco específicamente en el modo ferroviario. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario —que es la unidad competente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas—, la Dirección Nacional de Bomberos y la Dirección Nacional del SINAЕ entendimos que este nuevo ferrocarril —que tiene una tecnología diferente, que tiene un largo distinto, que transportará mercancías que no son las que se transportan habitualmente de ese modo— era muy novedoso para el país. Por lo tanto, teníamos que empezar a trabajar juntos, no solo para intercambiar ideas, sino también para entendernos con distintos lenguajes y con distintos modos de abordar la problemática.

Entonces, creamos ese ámbito para empezar a compartir el trabajo juntos y, desde ese lugar, pudimos elaborar otro documento, al que llamamos *Protocolo de respuesta frente a emergencias con mercancías peligrosas transportadas en el modo ferroviario*.

Estos, en realidad, son lineamientos generales de respuesta para cualquier ramal en todo el país, para cualquier tipo de mercancías peligrosas.

Las mercancías peligrosas se dividen en nueve familias, según la clasificación internacional, y estos lineamientos las abarcan a todas, porque son lineamientos generales de



respuesta. Este protocolo también está en proceso de ser formalizado a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Hemos llevado a cabo otras acciones, en particular este año. En el primer semestre, hicimos encuentros regionales —responden a nuestro modo habitual de trabajo—, en los que estuvimos trabajando específicamente en el transporte en los dos modos: el carretero y el ferroviario.

Como ustedes sabrán, UPM empezaba en marzo a transportar las mercancías por carretera, porque la obra del ferrocarril no estaba completa. Las empresas contratadas por UPM para hacer este traslado nos presentaron sus distintos planes de actuación, etcétera, etcétera, como lo hicieron aquí. Pero, en este caso, nosotros les pedimos compatibilizar esos planes privados —por así decirlo— de apoyo a la respuesta a la emergencia con los planes de actuación que pudiéramos elaborar desde la interinstitucionalidad que representa cada Comité Departamental de Emergencias y cada Centro Coordinador de Emergencias Departamentales.

En eso estuvimos trabajando en estos encuentros regionales desde el primer semestre.

En el segundo semestre desarrollamos ejercicios de simulación que pusieran a prueba los protocolos departamentales de respuesta a emergencias y desastres. Cabe aclarar que estos son protocolos de respuesta para cualquier tipo de evento adverso, no solo para los que tengan la especificidad de las mercancías peligrosas.

El año pasado —2022—, estuvimos apoyando a los departamentos en el proceso de actualizar los protocolos. En los ejercicios pusimos a prueba esos protocolos, que responden a todo tipo de emergencias, pero para los departamentos que tienen la afectación del ramal del ferrocarril y de la Ruta 5 en el modo carretero propusimos algunos aspectos en los ejercicios que tenían que ver con siniestros con mercancías peligrosas.

Hoy a la mañana, tuvimos la última reunión del año con el grupo de trabajo interinstitucional que está abordando específicamente la problemática del traslado de mercancías peligrosas en el modo ferroviario. En esa reunión, terminamos de diseñar una estrategia metodológica para proponer, en el primer semestre del año que viene, talleres de trabajo a cada uno de los cinco departamentos afectados, a fin de elaborar protocolos específicos para el modo ferroviario. O sea, se pretende adaptar estos lineamientos generales que tenemos a nivel país a cada departamento, mediante estos talleres.

El gráfico que estamos viendo es importante, porque es importante que se entienda qué es el Sistema. Para nosotros es clave no dar nada por sentado. Muchas veces, la gente dice “vino la gente del SINAÉ” y se refieren a nosotros, que somos la Dirección Nacional de

Emergencias. Somos apenas un nodo de este sistema, que es, realmente, una fortaleza muy grande que tiene el país. Tiene una complejidad muy grande en su funcionamiento, pero es una fortaleza al fin.

Este sistema tiene la Dirección Superior, la que le corresponde a la máxima jerarquía que tiene el país, el Poder Ejecutivo, conformado por el presidente y el Consejo de Ministros —que son a quienes ustedes vieron gestionando la pandemia—. Luego está la Junta Nacional de Emergencias y Reducción de Riesgos, integrada por los subsecretarios de nueve ministerios y presidida por una persona que define el presidente de la República. La Dirección Superior del SINAЕ es asistida por nosotros, que somos la Dirección Nacional de Emergencias del SINAЕ. El nuevo director, que se llama Santiago Caramés, fue recibido aquí, en Canelones, la semana pasada, en una reunión del Comité Departamental de Emergencias.

Entonces, esta Dirección Nacional de Emergencias es la secretaria de esa Dirección Superior del SINAЕ. Tiene la obligación de cumplimentar e implementar todas las decisiones que tome la Dirección Superior y articular lo que es la verdadera espalda del sistema, que es toda la administración pública: la administración central, los entes autónomos y los servicios descentralizados.

Por otro lado, está el nivel subnacional, en el que está el Comité Departamental de Emergencias —ámbito al que se ha incorporado recientemente a la Junta Departamental, en la figura de su presidente—, los centros coordinadores —ustedes ya saben de qué se tratan— y las estructuras municipales —también las conocen—, que, acá, en Canelones, se vienen desarrollando desde hace bastante tiempo.

Quiero decirles que la Mesa de Análisis de Sustancias Peligrosas es uno de los ámbitos que asesora a la Dirección Superior del SINAЕ. Es como el GACH —Grupo Asesor Científico Honorario—, que se formó para asesorar a la Dirección Superior en la toma de decisiones durante la pandemia.

La Junta Nacional de Emergencias y Reducción de Riesgos tiene la facultad de crear estos ámbitos. El Decreto N° 81/021, del año 2021, crea la Mesa de Análisis de Sustancias Peligrosas, de donde se desprenden estos subgrupos que tienen que ver con el ferrocarril, las instalaciones, etcétera.

Quiero contarles algunas cosas sobre el Protocolo Integrado de Mercancías Peligrosas.

(Timbre que indica la finalización del tiempo de que disponían los oradores)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).-** Señor presidente: mociono que se extienda el tiempo a los invitados por veinte minutos.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Estefanía Díaz.

(Se vota:)

**7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD**

Puede continuar el señor Walter Morroni.

**SEÑOR MORRONI.-** Muchas gracias.

Este protocolo pretende abordar el ciclo de las mercancías peligrosas en el país, ya sean importadas o producidas dentro del territorio nacional: los distintos modos de transporte, el uso, el consumo, la manipulación, el almacenamiento y la disposición final, con la posibilidad de que esta sea en territorio nacional o en el exterior.

Me interesa detenerme en algunos aspectos, como mencioné. Los Lineamientos SINAE serían la novedad en la gestión de las mercancías peligrosas en el país. Hacemos hincapié en los cuidados y los distintos planos de análisis del riesgo que tendríamos que observar. Entonces, siempre hablamos de estos cuatro planos de análisis.

Uno es el del emprendimiento propiamente dicho, o sea, una industria, un depósito, una instalación, ya sea en el puerto o el aeropuerto o cualquier lugar donde esté detenida la mercancía peligrosa. En ese aspecto, nos quedamos bastante tranquilos porque el país tiene mucha normativa, mucha reglamentación y distintos ministerios intervienen en la habilitación para que esas cuestiones sucedan. Eso es puertas adentro de la instalación.

Otro plano de análisis es el entorno del emprendimiento, o sea, puertas afuera. En ese plano, actúan y tienen implicancias el Comité Departamental de Emergencias y el Centro Coordinador de Emergencias Departamentales del departamento donde esté la instalación.

Por si fuera poco, el siguiente plano es el posible efecto dominó que pueda generarse con otras instalaciones que estén en el entorno.

El último plano es la posible afectación a otras jurisdicciones, ya sean otros departamentos, otros países o cursos de agua, etcétera, que puedan ser afectados de alguna manera.

Respecto a los flujos, hay que tener en cuenta las diferencias de los modos —el carretero, el ferroviario, el fluvial o el aéreo—, las frecuencias, las mercancías, las cargas.

Es fundamental que, de a poco, todo esto sea trabajado en cada emprendimiento —con sus particularidades, sus mercancías, sus rutinas, sus frecuencias de manejo de las mercancías peligrosas— con las autoridades interinstitucionales que representan al SINAIE en el departamento. En ese sentido, alentamos, promovemos y auspiciamos el trabajo conjunto de cada uno de estos emprendimientos con los comités departamentales y los CECOED.

Por otro lado, estamos promoviendo —este protocolo todavía no se formalizó, por eso, no está vigente— que todos los organismos que tienen competencia respecto a las mercancías peligrosas en el país compartan la información correspondiente con la Dirección Nacional de Emergencias —que es una dependencia de la Dirección Superior del SINAIE—, para que, desde ese lugar, sea retransmitida al Comité Departamental de Emergencias o al CECOED que corresponda, por el tránsito del flujo o porque la instalación se encuentra en ese territorio.

Esta práctica en el manejo de la información, en particular de los flujos con mercancías peligrosas, era algo que ya se realizaba, según lo que me dijeron —en ese momento yo no estaba en el sistema—. O sea, se informaba a Bomberos o a la Policía que iba a realizarse un traslado con determinada mercancía peligrosa. Eso era muy importante, sobre todo para las autoridades, para que estuvieran atentas al horario, al día, ya que tenían conocimiento de la carga que iba a ser transportada, la cantidad, etcétera. Eso es algo sumamente importante para poder tomar medidas a la hora de alguna eventualidad no deseada con algún evento adverso. Entonces, queremos recuperar ese tipo de prácticas y formalizarlas a través de este Protocolo Integrado de Mercancías Peligrosas.

Respecto al ferrocarril, quiero comentarles, brevemente, que en la presentación se pueden ver los lineamientos generales para dar respuesta, ante un incidente con cualquier mercancía peligrosa, en cualquier ramal del modo ferroviario. Esto también está en proceso de formalización.

Las herramientas que integran la estructura del protocolo de respuesta general son un cuadro de niveles de complejidad, un flujograma, una tabla de recursos y una matriz de responsabilidades. Eso es para todo el país.

En la presentación podemos ver lo que explicó Leonardo Herou: los distintos niveles de subsidiariedad en la respuesta a las emergencias.

También podemos ver los distintos niveles de complejidad que fueron contemplados en este protocolo de respuesta general.

El nivel 1 es de complejidad baja y tiene que ver con la detención de una formación —por algún desperfecto mecánico u otro motivo— en algún lugar, que puede ser un centro poblado o el medio del campo. Trabajando con las operadoras ferroviarias, con AFE, con la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario entendimos que esa detención era un incidente que podía ser abordado por los actores que participan del *modo ferroviario*; lo llamamos así porque son muchos y nos costó mucho entender cómo era su lógica de funcionamiento interno. Entonces, prácticamente, no habría participación de ninguna de las instituciones que integran el sistema. Seguramente, en el caso de que hubiera un detenimiento en un ámbito poblado que obstruyera pasos de circulación de otros medios —como pasos a nivel, etcétera—, tendrían parte la Policía y funcionarios de otras instituciones, como los inspectores de tránsito de la Intendencia.

El nivel 2 no solo implica una falla del tren, sino también la posibilidad de daño a lo que, técnicamente, llaman *continente*, es decir, el vagón, la cáscara. Se distingue entre el continente y el contenido. El contenido es la mercancía peligrosa y el continente es el envase. Entonces, el continente se daña, pero no hay derrame; en ese sentido, no habría ningún peligro. Respecto a esto, ya hemos pensado en algunos dispositivos.

El nivel 3 incluye la afectación del continente y la del contenido, o sea, habría derrame.

El nivel 4 implica la presencia de fuego.

El nivel 5 implica la posibilidad de una explosión o una explosión directamente.

En ese sentido, armamos un flujograma para los distintos niveles y estructuramos la secuencia del flujograma a través de la activación de la respuesta. Por un lado, tenemos la respuesta inicial y sus distintos aspectos. Por otro lado, tenemos los distintos aspectos de una respuesta sostenida, que involucra algunos elementos más duraderos y profundos, que ya resolvieron la problemática inicial. Y, finalmente, tenemos el cierre del evento. Esa es la lógica del armado de ese flujograma.

En la presentación se puede ver la estructura del cuadro de niveles de complejidad; allí hay cuatro columnas: activación, acciones de respuesta inicial, acciones de respuestas sostenidas y terminación del evento. Tiene todos los detalles, pero no van al caso. Para cada uno de estos niveles identificamos una tabla de recursos, es decir, lo que cada institución debe aportar en cuanto a sus competencias, a la logística y a los recursos de los que disponen. También identificamos la matriz de responsabilidades en cuanto a si se tiene un rol principal o de apoyo.

Termino mi exposición y quedo abierto para contestar las preguntas.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Por la Dirección Nacional de Bomberos harán uso de la palabra el comisario Pedro Severo y el subcomisario Gean Acuña.

Pueden comenzar.

**SEÑOR SEVERO.-** Buenas tardes para todos.

Estoy agradecido por la invitación que nos hicieron.

Soy el comisario Pedro Severo, jefe de la Región I del Comando de Bomberos del Área Metropolitana, la que comprende el departamento Montevideo. También me estoy desempeñando como jefe interino de la Región II por ausentarse el comisario mayor Alexis Rolan. Vine acompañado por el jefe del destacamento de Bomberos de Parque del Plata, el subcomisario Gean Acuña.

A lo expuesto, podemos agregar que a nosotros nos toca la parte operativa. Para que quede más claro, los destacamentos que bien ustedes conocen, tanto de Montevideo como de los restantes departamentos, somos los primeros respondedores. Significa que somos bomberos estructurales. Al llegar a ese tipo de siniestros, la dotación realiza, detalladamente, el aislamiento de la zona y aguarda la presencia del Departamento de Materiales Peligrosos. Actualmente, como jefe de dicho departamento se encuentra el comisario Edgardo Novo. Específicamente, se presentan en el lugar, asumen las operaciones y resuelven; por citar un ejemplo, el caso de una fuga.

Queremos aclarar, para que ustedes puedan entrar en el mundo de los bomberos, que los destacamentos que pueden observar en las diferentes localidades de los departamentos —en este caso, Canelones, Parque del Plata, Pando, etcétera—, son los primeros en responder. Reitero, la parte operativa es la nuestra, de la Dirección Nacional de Bomberos, y yo soy quien asume la responsabilidad como jefe de operaciones.

Le cedo la palabra al subcomisario Gean Acuña, quien puede dar un pantallazo general sobre la actividad del Departamento de Materiales Peligrosos.

**SEÑOR ACUÑA.-** Muchas gracias por la oportunidad. Sobre todo, estoy muy contento por Canelones.

Como dijo Walter Morroni antes de entrar, esta es una construcción que no viene de hoy, sino de hace muchos años. Hace un rato saqué una foto y, a modo de broma, puedo decir que en la mesa hay casi 60 años de trabajo y experiencia: 20 años de Leonardo Herou, 20 años míos y 15 años de Walter Morroni. Sin dudas, hay un bagaje importante de experiencia. Entonces, el contenido informativo y de trabajo con el que contamos es importante. Pedro Severo nos trae sus enseñanzas desde su historia en Bomberos y en Montevideo. Todo es muy

positivo, como dijo Walter, todos construimos nuestra historia y nuestro futuro en base a cómo nos preparamos para lo que viene.

En cuanto a eso, se está haciendo en este momento, en conjunto con los destacamentos del eje de Ruta 1 y Ruta 5 —sobre todo en Ruta 5— una capacitación continua a nuestro personal y a las demás instituciones que vienen abordando el tema como importante y prioritario. Se viene preparando a todos los que participamos del SINAE —que, como bien dijo Walter, es el órgano articulador, regulador, es la unión de todas nuestras fuerzas— desde el eje de Ruta 5. O sea que la capacitación ya pasó por Durazno y Florida; en un futuro muy próximo se va a realizar en Canelones; luego, en Montevideo y en los destacamentos importantes que están en ese eje de respuesta. Eso se realiza como etapa preparatoria, para que todos queden tranquilos de que se está preparado para lo que hay y para lo que se viene. Eso en cuanto a los tecnicismos de fondo.

Los tecnicismos primarios ya están dados para todos aquellos que están en el eje importante por el que se transportan las mercancías. Próximamente, se continuará por Canelones y Montevideo, las metas y los objetivos primarios que tenemos en cuanto a eso son la preparación y la capacitación.

Además, se tiene un diagnóstico importante, no solamente del transporte carretero, sino también del ferroviario que, como bien dijo Walter, está atendido y protocolizado. Se tienen planes, existen metodologías, estudios a fondo sobre qué objetos o elementos se transportan y cómo tratarlos. Se sabe cada objeto que se está transportando y se tiene documentado por medio de cartelería, además de la indicación, qué vehículo transporta qué elemento o qué tren transporta qué elemento.

Entonces, ante la eventualidad de un hecho adverso se está preparado para tener la información y poder responder de manera acorde. Cuando ocurre un evento adverso, podemos tener rápidamente la información sobre cómo responder de forma correcta. Creo que aquí hay gente que ha participado de las capacitaciones del Sistema de Comando de Incidentes. Esa es nuestra forma, y el contenido es esta parte técnica. La forma, por decirlo de alguna manera, es lo que se aplica en el Sistema de Comando de Incidentes. El contenido es lo que, técnicamente, vengo contando, y lo que paso a contarles.

En general, hoy por hoy, se está transportando ácido sulfúrico, soda cáustica y fueloil. Se está preparado para responder a esto si hubiera algún tipo de evacuación, pérdida o derrame del continente o del contenido. Se responde profesionalmente teniendo presente lo que se está transportando, en qué se transporta y adónde. O sea, el objeto, el medio de transporte y el medioambiente general. Amén de tener presente toda la información que se tiene como base de

cómo ocurre el transporte en general, también hay documentación, registros de dónde a dónde, horarios y demás.

En el caso de haber situaciones anómalas, amén de estar preparados formal y técnicamente en cuanto a la respuesta, se apunta fundamentalmente a la evacuación de las zonas. Cuando hay un perímetro de riesgo o una zona que pueda ser afectada, lo primero a realizar es la evacuación de la zona. Lo segundo es zonificar la posible afectación presente de inmediato y a futuro. Conforme a eso, se deben prever y organizar todos los elementos acordes a la respuesta profesional de ese ítem. Luego, se pasa a reconocer el producto, a través de los indicios de qué elemento puede ser. Indicios primarios, obviamente, manteniendo la seguridad de los primeros respondedores: manteniendo distancia, manteniendo la seguridad para los respondedores y para las personas que están involucradas, para el centro poblado, para todos los actuantes y actores de esa situación.

Después, debemos lograr la confirmación del elemento, a esta etapa la llamamos *identificación del producto*. En esa instancia hay que tener presentes un montón de detalles. Les conté el proceso general para que tengan idea de cómo se opera y para que estén tranquilos de que la respuesta va a ser dada.

(Timbre que indica la finalización del tiempo de que dispone el orador)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz para una cuestión de orden.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).-** Señor presidente: mociono que se extienda por cinco minutos el tiempo del que dispone el invitado para hacer uso de la palabra.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Estefanía Díaz.

(Se vota:)

\_\_\_\_\_ **7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD**

Puede continuar.

**SEÑOR ACUÑA.-** Continúo. Pido las disculpas del caso, me extendí un poco en el afán de ser claro en el mensaje.



Como decía, en un breve lapso, el proceso constaría de evacuar el área, zonificar, reconocer e identificar el elemento y, conforme a eso, actuar.

En cuanto a tener el panorama claro —por así decirlo— en un incidente así, lo que hay que tener presente es que se actúa desde cuatro o cinco bases. ¿Y por qué lo más importante es identificar el producto? Porque así se puede apuntar a varias soluciones. Según el producto del que se trate, dependerá cómo va a reaccionar en líneas generales a los elementos que podamos usar y cómo va a ser transportado o zonificado, pero, además, sobre todo, hay que tener presentes la neutralización, la contención, la solución de la situación inmediata, el levantamiento y la entrega. Este, para nosotros, es un proceso fundamental.

La neutralización sería el último paso del proceso, pero sería el más complejo —y por eso no lo nombré de último—, porque no es algo que se pueda hacer en cualquier lugar, como la solución y el levantamiento. Entonces, respecto a todas estas cuestiones, tenemos estudios detallados de tipos de materiales y de cómo actuar en cada caso, teniendo presente la seguridad de los intervinientes y del centro poblado o entorno en el que pueda ocurrir el evento.

Este sería un breve resumen de cómo actuamos nosotros. Tengamos presente que el idóneo en la materia, hoy por hoy —si quisieran, le podríamos hacer llegar una invitación—, es el comisario Edgardo Novo, que es quien atiende, justamente, todos estos procesos. Él está en esto en forma permanente, día a día. Si bien conocemos los procesos y la operativa, trabajamos en ello, somos los primeros respondedores y estamos preparados para esto, se apunta a que vengan él —como idóneo— y su grupo, que son quienes tienen los medios necesarios para responder a un evento así.

Al respecto, entendemos que nosotros contamos con los primeros medios, pero mientras se cumplen los objetivos de solución inmediata, transporte y neutralización, ocurren otros procesos, y se necesitan otras herramientas. Son necesarios más tecnicismos, tanto en práctica como en conocimiento.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Gracias a usted. ¿Los oficiales de Policía Rodrigo Leites y Fabio Cossio desean hacer uso de la palabra? Si la representante del Ministerio de Salud Pública quiere hacer algún comentario, o hacer uso de la palabra, también será bienvenida.

Tiene la palabra el comisario mayor Fabio Cossio.

**SEÑOR COSSIO.-** Buenas tardes, muchas gracias por la invitación. Es muy grato encontrarnos con amigos. Soy comisario mayor y jefe operacional de la región que abarca a las ciudades de Canelones y Santa Lucía, y parte del tramo ferroviario y del eje de la Ruta 5.

Como jefe operacional y como comando del territorio, junto al comisario Polito, de la Seccional 1° de Canelones; al comisario Morales, y al oficial Rodrigo Leites —quien lo secunda y está presente, y va a ser uno de los respondedores en las áreas de tránsito y de evacuación en caso de que se den estas situaciones—, entendemos que este protocolo es muy abarcativo y que entiende de la naturaleza del problema en toda su extensión. Para la población también va a ser importante tener noticia —como las tiene ahora la Junta— de la extensión del protocolo y su aplicación práctica. Asimismo, en la parte cultural, porque las sustancias peligrosas pueden afectar no solo a áreas pobladas, sino también a zonas rurales.

(Timbre que indica la finalización del tiempo de que dispone el orador)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Marianela Cura para una cuestión de orden.

**SEÑORA CURA.-** Señor presidente: mociono que se extienda por diez minutos el tiempo del que dispone el invitado para hacer uso de la palabra.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Marianela Cura.

(Se vota:)

**7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD**

Puede continuar haciendo uso de la palabra el comisario mayor Fabio Cossio.

**SEÑOR COSSIO.-** Muchas gracias.

Como decía, nuestro personal en las jefaturas se está preparando. Estamos coordinando esos aspectos prácticos con los equipos multidisciplinarios, con los cuales hemos compartido varios eventos. Vamos a estar a la altura y más con la proyección que tenemos. Tenemos conocimiento de cómo se va a manejar el sistema operativo de la empresa y del sistema ferroviario. Entendemos que la seguridad va a ser la base fundamental de todo esto y que el protocolo está alineado en forma totalmente integral.

En ese sentido, tenemos claro que es muy prometedor darle mayor practicidad a la asistencia, a todos los fenómenos y a todos los eventos que puedan suceder, desde nuestra área como desde otras áreas.

Por otra parte, lo más convincente para abordar esta problemática es la relación Policía-sociedad en los momentos de crisis, ya que este tipo de eventos no son conocidos en esta región. Vamos a ser de las primeras líneas que van a tener experiencia para enfrentar este tipo de eventos y en ese sentido tenemos mucho trabajo por delante. Pero, de base, tanto el protocolo como su intención y su alcance prometen que el éxito será mayor, en términos de porcentajes, en casos de accidentes. Además, se debe tener en cuenta que la ingeniería mecánica que tendrá la circulación de estos trenes es una de las más avanzadas del mundo; esa es la noticia.

En ese sentido, venimos trabajando muy fuerte y vamos a trabajar muy fuerte, como lo hemos hecho en estos años, con CECOED y con la Intendencia.

Muchas gracias, y estamos a las órdenes.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el oficial Manuel Islas.

**SEÑOR ISLAS.-** Buenas tardes. Gracias por permitirme hacer uso de la palabra.

Mi nombre es Manuel Islas, soy oficial principal y jefe del Destacamento de Bomberos de Canelones.

Simplemente, quiero agregar que el trabajo junto a la Policía es importante. Es importante el trabajo en conjunto, en equipo, estar articulados. Cuando se trabaja en un evento con MASPEL, no se hace como en cualquier otro tipo de intervención. O sea, si bien el despliegue de los primeros respondedores es ágil, cambia un poco la llegada al lugar, ya que hay que hacerla con precaución y el avance debe ser progresivo en relación con el riesgo que puede presentar la sustancia o material peligroso.

Así que es importante todo lo que han dicho con respecto a las capacitaciones y en el sentido de trabajar en la misma línea que la Policía. Estamos hablando de que los primeros respondedores vamos a tener que hacer una evaluación y, a su vez, solicitar los apoyos necesarios para, justamente, resolver la situación de la mejor manera. Por lo tanto, se debe trabajar en el mismo idioma —por así decirlo—, teniendo en cuenta la formación para todos desde el Sistema de Comando de Incidentes. Así que, si será importante este abordaje, tener en cuenta que esto es algo nuevo para todos y ver cómo se viene avanzando para tener presente este tipo de situaciones.

Muchas gracias; solo quería aportar eso.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** ¿La señora Alicia Mariezcurrena desea hacer algún comentario?

**SEÑORA MARIEZCURRENA.-** No, gracias. Simplemente, responderemos las preguntas que se hagan.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Pasamos a la etapa de realización de preguntas por parte de los señores ediles y las señoras edilas.

Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).**- Señor presidente: agradezco la atención que ha tenido con nosotros la visita al brindarnos esta información que la comisión quería recopilar, para también estudiarla y abordarla en la comisión respectiva del Plenario Interjuntas.

Quería solicitar —seguramente, usted, señor presidente, hará suyo este pedido— que nos dejen las presentaciones que nos compartieron para que podamos ver los decretos y protocolos que han mencionado.

Tengo tres preguntas para formularles. La primera es si se está trabajando en la prevención de estos accidentes capacitando a quienes distribuyen estas sustancias químicas. La Ruta 5 está siendo totalmente remodelada y, por tanto, pueden ser más recurrentes los accidentes con quienes transportan esos productos. Asimismo, cotidianamente vemos noticias sobre episodios de este tipo en cruces vecinales o de rutas nacionales.

La segunda pregunta es si hay algún control vehicular sobre los camiones en lo que estos productos se transportan; es decir, que no solo se controle al trabajador, sino también al camión. Por ejemplo, que esté en buenas condiciones, que tenga el porte adecuado... No sé mucho sobre el tema, desconozco esos aspectos.

La última pregunta es sobre las señales. Si bien se dijo que hay señales para identificar las sustancias, quería saber si a nivel del tránsito, la ciudadanía va a contar con información respecto a cómo abordar estas situaciones. Por ejemplo, si en rutas nacionales, ante un accidente, un vecino debe contactarse sí o sí con el 911 o si habrá un número específico al cual derivar ese tipo de llamadas. Entiendo que si se les realiza una capacitación a los camioneros, estos sabrán qué precauciones tomar, en un primer momento, antes de que llegue Bomberos.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Tiene la palabra la señora edila Sonia Aguirre.

**SEÑORA AGUIRRE.**- Señor presidente: agradecemos la presencia de la visita.

Estamos muy preocupados y preocupadas por este tema, más aún sabiendo que hubo un vuelco en Ruta 5 de un camión que transportaba sustancias peligrosas. Como teníamos este tema sobre la mesa, nos pusimos a trabajar y nos preguntamos si existiría un protocolo para esas situaciones.

Con mucho de lo que nos han dicho hoy, por suerte, nos han desasnado, pero me quedaron algunas dudas. Yo tenía entendido que cuando los camiones transportan material peligroso, como por ejemplo ácido sulfúrico o fueloil, tienen un número que los identifica en el protocolo. Por lo que he leído y estudiado, creo que es así, pero acá se dijo que se tenía que ver

qué fluido transportan, y eso me preocupó. Reitero: yo leí que era como señalé, pero quisiera que ustedes me respondieran al respecto.

En cuanto al ferrocarril, no sé si ustedes tienen idea de si la prueba que se realizó ha sido positiva o no. Se iba a considerar el peso que tendría un vagón con equis kilos de piedras, para saber si las vías aguantarían ese peso. En las recorridas que realizamos, los ingenieros se refirieron a ello. Lo que quiero saber, que no sé si ustedes pueden responderme, es sobre la prueba que se hizo; quiero saber si fue positiva.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el señor edil Danilo Britos.

**SEÑOR BRITOS.-** Les doy la bienvenida a todos. Ha sido muy enriquecedora la información brindada. Tengo varias preguntas para formularles.

La primera pregunta es para el señor Walter Morroni. Dado que, como mencionó mi compañera, la Ruta 5 está en reparación, quisiera saber qué organismo es el que se encarga de definir las rutas a transitar, principalmente pensando en el transporte de productos de alto riesgo y en que hay, por ejemplo, puentes en reparación. Es decir, ¿se maneja la posibilidad de desviar el flujo de tránsito para rutas alternativas?

Las siguientes dos preguntas son para el comisario Acuña. Él hizo referencia a que se controla cada vehículo, en qué dirección va y cuál es la carga que transporta. Quisiera saber cómo se hace ese control, si es en tiempo real, si es por GPS o de qué forma. También quisiera saber, con relación al tema de los puentes, si se produce un siniestro sobre el cauce de un río, que no se puede contener, qué tipo de protocolo se emplea.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el señor edil Hugo Delgado.

**SEÑOR DELGADO.-** Buenas tardes para todos, especialmente para la visita, a quien agradezco por acudir a la Junta ante nuestro requerimiento.

Hemos escuchado con atención la exposición de quienes nos han honrado con sus palabras. Entendemos que venimos bien. Simplemente queremos preguntar lo siguiente. UPM viene de Paso de los Toros, pasa por Durazno, Florida, Canelones, Montevideo. Vemos a Canelones preparado. En Canelones, puntualmente —una compañera ya lo dijo, pero yo lo reitero—, están todos los destacamentos preparados. ¿No somos un poco rehenes de la espera porque hay destacamentos de otros departamentos que no lo están?

Estos temas nos preocupan porque se sabe que el ácido es muy peligroso y la demora puede ser un elemento que nos juegue muy en contra.

Reitero mi agradecimiento a la visita. Han sido muy claras sus exposiciones; pido disculpas si algo no entendimos.

(Timbre que indica la finalización del tiempo de que se dispone para realizar preguntas)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).-** Señor presidente: solicito que se prorrogue el tiempo para formular preguntas por cinco minutos.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Estefanía Díaz.

(Se vota:)

### 7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD

Tiene la palabra la señora edila Marianela Cura.

**SEÑORA CURA.-** Agradezco la comparecencia de la visita. El número de personas que nos visitan habla un poco de la importancia que se entiende que tiene este tema que nos preocupa a todos, como ya dijeron varios de los expositores, y que debe ser tratado en conjunto.

Me surgen algunas dudas. Se habló de que se brinda la información del tránsito del tipo de mercadería y qué recorrido hace. Complementando la pregunta que hizo el compañero Danilo Britos, quiero consultar si esta información que se brinda condiciona, por ejemplo, los horarios de traslado. Es decir, si los horarios en los que circula la mercadería, en zonas pobladas, se puede regular y de quién depende. Si es únicamente de la empresa o si es coordinado con el Sistema.

Por otro lado, hubo varios accidentes con vehículos que trasladaban mercaderías peligrosas. ¿Se hizo algún relevamiento en esos accidentes en cuanto al tiempo de respuesta y la eficiencia de esta?

Por último, quisiera saber si realmente hay un relevamiento de los recursos que potencialmente se pueden necesitar y si todas las dotaciones que dijeron que pueden llegar a intervenir cuentan con los recursos suficientes. Sin duda, esta es una respuesta interinstitucional.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Beatriz Melgar.

**SEÑORA MELGAR.-** Buenas tardes. Muchísimas gracias por la visita.

Soy de la ciudad de Santa Lucía. Nos preocupan los camiones con zorra que circulan por la Ruta 11 y siguen por la calle Sarandí. No podrían pasar los camiones por allí. Es aún más peligroso cuando doblan en la calle Rivera, donde hay un supermercado y una parada. ¿Qué solución puede tener eso? No solamente tenemos problemas dentro de la ciudad, sino también en

la Ruta 11, con la misma fábrica, que tiene los camiones estacionados y ya ha habido más de un accidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz para una cuestión de orden.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).-** Señor presidente: mociono un cuarto intermedio de cinco minutos para que la visita pueda organizar las respuestas.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Estefanía Díaz.

(Se vota:)

**7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD**

La Comisión Permanente N° 6 pasa a cuarto intermedio por cinco minutos.

(Es la hora 19:34)

(Vueltos a sala)

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, se reanuda la sesión.

(Es la hora 19:44)

Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz para una cuestión de orden.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).-** Señor presidente: mocionamos que la hora de finalización de la reunión se extienda hasta agotar este tema.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Estefanía Díaz.

(Se vota:)

**7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD**

Pasamos a la etapa de respuestas.

Tiene la palabra el señor Leonardo Herou.

**SEÑOR HEROU.-** Con los compañeros identificamos cinco o seis grandes temas en las preguntas que nos formularon.

Lo que tiene que ver con aspectos de funcionamiento, de diseño de sistema, va a ser profundizado por Walter Morroni.

De distinta forma se ha preguntado sobre la organización, la capacidad de respuesta, los recursos, los procedimientos de Bomberos. Eso lo van a responder Pedro Severo y Gean Acuña.

Por otro lado, Alicia Mariezcurrena, representante del Ministerio de Salud Pública, va a hacer un pequeño informe acerca de cómo, en distintas instancias, hemos visualizado la importancia de otros roles que hoy no han estado sobre la mesa y que nos parece conveniente dejar planteados para próximas instancias.

Al final, si les parece, comentaré algo más sobre el rol de los comités de emergencia locales y su vínculo con la comunidad en temas claves, como son información, comunicación y sensibilización.

Le cedo la palabra a Walter Morroni.

**SEÑOR MORRONI.-** En líneas generales, quiero reforzar la idea que estaba planteando Herou en el sentido de que somos un sistema, y eso implica múltiples instituciones con competencias en esto y cada una con su responsabilidad específica.

Se plantearon muchas preguntas con inteligencia, englobando muchos aspectos. Tienen que ver con la autorización de las rutas, con el control del transporte, etcétera, etcétera. En ese sentido, debo decirles que las rutas se han acordado con las autoridades competentes. Esto es Ministerio de Transporte y Obras Públicas y DINACEA —esta es la que ha aprobado los distintos proyectos de construcción y operación de estas empresas—.

Quiero comentarles que hemos ido a visitar el centro de operaciones que tiene UPM en el puerto de Montevideo. Allí hay un centro de control de las empresas que están transportando estas mercancías peligrosas, en tiempo real. O sea, hay monitores a través de los cuales se hace el seguimiento. Se sabe el nombre del conductor, de la empresa, la mercancía que está transportando, dónde se está estacionando o continuando el viaje. Todo eso está muy controlado por GPS y otros dispositivos electrónicos.

Otros aspectos tienen que ver con el propio ferrocarril. Hay un dispositivo que tiene la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario —dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas—, que se llama Centro de Control de Tráfico Ferroviario. Es como si fuera una torre de control de un aeropuerto. En este caso, controla el tráfico de los trenes, y también tiene



un seguimiento, en tiempo real, de los trenes que están circulando, de qué tipo son y qué están transportando.

En definitiva, en cuanto a los flujos, en el caso de los trenes, si bien hoy no está funcionando, funcionará cuando empiecen a operar.

En relación con si los demás departamentos están preparados, al comienzo comenté que siempre trabajamos de manera regional. Habitualmente, agrupamos de a dos o tres departamentos. En este caso, hicimos todo el eje y agrupamos a todos los departamentos que están trabajando, justamente para intercambiar entre pares y ver qué estamos haciendo todos y todas, y ponernos de acuerdo en criterios generales ante este tipo de eventos adversos.

En cuanto a la capacitación y la sensibilización, son públicos distintos. Se están haciendo múltiples capacitaciones; las empresas capacitan a sus choferes, las empresas que transportan en el ferrocarril capacitan a los conductores. Nosotros, en la Comisión Nacional de Emergencias, estamos en combinación con la Dirección Nacional de Bomberos y hacemos capacitaciones en mercancías peligrosas, por un lado, y en sistema de comandos de incidentes, por otro lado, que son los dispositivos que se utilizan para abordar estas temáticas. Se capacita a todos los actores pertinentes; incluso, han participado municipios del departamento de Canelones.

Estas capacitaciones se seguirán reproduciendo porque entendemos que hay un público muy importante que puede estar interesado y es sustancial que esté familiarizado con este tipo de herramientas.

Respecto a la población en general, se irán instrumentando campañas, desde los distintos actores: desde las empresas privadas, pero también desde las responsabilidades que tienen los comités departamentales de emergencia a nivel territorial y desde la Dirección Nacional de Emergencias. Estos dispositivos de sensibilización sobre la temática van a ser desde múltiples entradas.

Se consultó sobre las cuestiones ambientales. En ese aspecto, los procedimientos tienen que ver con lo que la autoridad de Bomberos en la materia y en la escena esté atendiendo. A través del Comité Departamental y del Centro Coordinador de Emergencias Departamental, se articulará con la DINACEA para revisar esos aspectos ante la posibilidad de la presencia de un curso de agua o del impacto que pueda haber en un campo productivo, por ejemplo, ante el evento que suceda. También se actuará sobre la necesidad de disposición final de los residuos en un lugar adecuado.

Es cuanto tenía para responder.

**SEÑOR SEVERO.-** En cuanto a la consulta de la señora edila sobre la respuesta de los diferentes destacamentos, se va a alertar al 911 y desde ahí se pasará la solicitud de concurrir al lugar, y el destacamento más próximo responderá y llegará al lugar. Se establecerán las características del suceso que esté ocurriendo y se dispondrá conformar un comando de incidentes, en el lugar, con las autoridades departamentales, en primera instancia, y las autoridades nacionales, posteriormente, que son quienes toman las decisiones sobre lo que pueda llegar a solicitar Bomberos. Por ejemplo, si existe un derrame y toma contacto con un río o arroyo, o con el propio terreno, estará presente la persona idónea en representación del Ministerio de Ambiente, y representantes de otras instituciones departamentales y nacionales para ocuparse de ese tema.

Reitero, el primer respondedor será el destacamento más próximo.

Lo importante es capacitar continuamente a los funcionarios de Bomberos, que son los primeros respondedores, con el apoyo del Departamento de Materiales Peligrosos.

Las herramientas son política de la Dirección Nacional de Bomberos, por intermedio del Ministerio, para apoyar permanentemente y lograr cubrir las necesidades de la institución. En esta instancia, somos los primeros respondedores, que es de lo que puedo hablar, porque el Comando del Área Metropolitana nos lo permite.

En el caso específico del Departamento de Materiales Peligrosos y Protección Animal, sería el comisario Edgardo Novo quien podría concurrir a exponer al respecto.

La capacitación es fundamental y los equipos con que deben contar los destacamentos —reitero, como primeros respondedores— también. La forma de identificar tanto el continente o el vehículo que circule por las rutas nacionales es universal. Habrá cartelera en el continente, que es lo que identificará cualquier técnico o profesional que integre las diferentes instituciones, departamentales y nacionales.

Por mi experiencia, con casi treinta años de servicio, puedo decir que cuando el vecino vea un siniestro en la ruta y se dé cuenta de que es un camión de UPM, por ejemplo, inmediatamente llamará al 911. Los oficiales y el personal del Ministerio del Interior están capacitados para guiar a los vecinos sobre la situación. Se toma como base una guía única, del 911, que establece, por ejemplo, que se debe mantener una distancia segura, de 150 o 200 metros, y no aproximarse al evento. Ya la respuesta será efectiva con la concurrencia del destacamento que corresponda.

Así se trabaja en el eje, desde Paso de los Toros hasta Montevideo —a mí me corresponde Montevideo—. No puede haber otra forma de trabajar, ni desde la institución Bomberos ni desde las restantes instituciones, con sus diferentes características. Es una misma

operación. Por eso, reitero que la capacitación es fundamental para todos los actores que van a responder.

La mayor preocupación en una intervención de Bomberos es que ese tipo de siniestro no afecte a la población circundante. Por supuesto que preocupa la contaminación de un río o un arroyo, pero la mayor preocupación es la población.

En resumen, la población va a llamar al 911, las instituciones identificarán en primera instancia y alertarán sobre la operativa.

**SEÑORA MARIEZCURRENA.-** En cuanto a las consultas, me corresponde transmitirles que los simulacros siempre han sido regionales. Como bien decía el señor edil, intervienen cinco departamentos en el recorrido del tránsito de mercancías peligrosas. Hemos participado en simulacros por regiones. En estos simulacros se plantean situaciones hipotéticas —pero reales—, que pueden llegar a pasar, como por ejemplo un accidente con derrame o una avería en el contenedor sin derrame; diferentes situaciones. Se aplica el protocolo aprendido, tal como lo expuso el compañero hoy temprano. Como bien decía Bomberos, la llamada puede llegar por dos vías siempre al Centro de Comando Unificado, que es donde se recibe el 911. Puede ser por la vía del vecino o puede ser por la vía del chofer del camión o del maquinista del tren que se haya accidentado. Si el chofer o el maquinista están en condiciones de hacer el llamado, la empresa ya les dio un protocolo de cómo hacerlo.

Una vez identificado el accidente, el primer respondedor es la unidad de Bomberos de la localidad más cercana al lugar del accidente. Lo principal es alejar a la gente del área y actuar esperando al grupo Hazmat, que son quienes tienen el equipamiento necesario para poder responder frente a la sustancia que se haya derramado o que esté contaminando. A veces, no solamente se trata de que se desparramó la sustancia; una pequeña fuga en contacto con el agua de lluvia, por ejemplo, eleva vapores que hace que haya que evacuar a la población del lugar. Entonces, hasta estos puntos se tienen en cuenta en un simulacro.

El último simulacro se hizo un día de lluvia. La situación era que un tren descarrilaba, se averiaba el contenedor de la sustancia y provocaba vapores. Fue en Las Piedras, sobre el paso que está al lado del hospital, y había que evacuar ocho manzanas en las que había colegios y dos instituciones de salud, una de ellas es la que cuenta con CTI. Entonces, había que hacer toda la estructura y la logística e implicar a todos los otros actores de los que hoy no se habló, pero que sí están en estos diagramas de escritorio que hacemos. En realidad, son simulaciones. Quiere decir que no las hacemos en territorio, las hacemos en escritorio, pero se pueden contemplar todas estas situaciones para poder responder —ojalá nunca nos pase— ante un hecho real.

Como les decía, el Comando Unificado, en el que hay policías y bomberos, recibe la llamada, se avisa a todas las instituciones que corresponda para que participen, se aplica el sistema de comando de incidentes, donde hay una zona de exclusión que se le llama *zona caliente*. Los afectados son llevados a un área segura. Allí se hace un triaje, o sea, se evalúa la situación de salud para dar prioridad. En ese triaje se da número y prioridad para que las ambulancias empiecen a evacuar a quienes necesitan atención más pronto. Esto siempre es dirigido por un comandante del operativo. Después, de acuerdo a la situación de salud, se deriva a la institución que lo pueda atender. No a cualquier centro; según la complejidad de las lesiones es el lugar adónde va a ser derivado. Eso está todo protocolizado y estudiado, lo que hace que se tenga una cierta tranquilidad de que cada actor sabe qué paso tiene que dar y cómo va a resolver esa situación en cada momento.

**SEÑOR HEROU.-** Según la división que nos planteamos para responder a las preguntas, nos vamos a referir a algunas cosas que vimos con Bruno y con Federico.

En el CECOED, tuvimos distintas instancias en los últimos largos meses estudiando este tema y preparándonos para este cambio de escenario. Eso se vio no solamente reflejado en el plan, sino que hace dos meses y medio tuvimos una reunión específicamente por este tema en Las Piedras con todos los municipios que se ven, llamémosle, *impactados* por el transporte que se da en ruta y después a través de la vía férrea.

Esa instancia fue muy importante. Mostró la importancia —en Canelones estamos convencidos de esto en todos los planos, pero en este tema en particular— de los comités de emergencia municipales. Los comités de emergencia municipales han participado activamente en todo lo que es la gestión de riesgo del departamento. Participaron activamente en el proceso de elaboración del plan, que intenté presentarlo muy rápidamente. Participaron no solamente en la elaboración, sino que asumieron tareas crecientes en la respuesta tal cual lo planteé al inicio. Participaron en las distintas instancias que coordinamos desde el CECOED con la empresa UPM, con autoridades de AFE, con el Ministerio de Transporte, a través de distintos referentes. Estuvieron presentes los municipios o, dicho de otra forma, los comités de emergencia municipales.

En particular, por poner un ejemplo, porque estamos acá en esta ciudad de Canelones, el comité de emergencia local ha tenido una actitud sumamente proactiva y de hecho generó instancias específicas para analizar este tema. Lo que se planteó con mucha fuerza fue la pregunta de cuál es el rol que hay que tener desde lo local. En cuanto a las instituciones nacionales, los gobiernos departamentales y, en este caso, quien tiene responsabilidad, la

empresa, hay muchas cosas para seguir ajustando, pero el tema es cómo nos vinculamos con la comunidad.

Los comités de emergencia asumen esa tarea, y está bien; es una de sus tareas principales. Cómo vincularse con la comunidad y qué esperamos que suceda en un evento de estas características es un desafío fundamental, y ese es el planteo que han hecho los comités de emergencia municipales. Ese fue el centro de la reunión que convocó el Comité de Emergencia Municipal de Canelones.

También quiero decir que hubo algunas iniciativas de sensibilización y de capacitación abiertas a la comunidad, generadas por la empresa junto con el Automóvil Club del Uruguay. Yo no participé, pero creo que Bruno Pacheco y Federico Ponce sí. Me reuní con la empresa y con el Automóvil Club, pero no estuve en los talleres. Bruno Pacheco puede explicar cómo fue ese taller. Se realizó en Canelones, pero estuvo dirigido a los comités de emergencias municipales y, a través de estos, a la comunidad.

**SEÑOR PACHECO.-** El taller se realizó en la sala Lumière. Estuvo muy enfocado en la comunidad y se despejaron dudas.

Se realizó una presentación, la que no estaba tan vinculada a la respuesta, sino que mostraba la nueva realidad ferroviaria en esta zona. Fue un taller abierto, con mucha concurrencia y estuvo interesante. Básicamente, apuntaba a toda la comunidad.

**SEÑOR ISLAS.-** Comparto lo que dijo Bruno Pacheco. El taller que realizó Automóvil Club del Uruguay fue muy bueno. Nos invitaron y participamos.

Quiero agregar que también había dispositivos de simulación virtual. Eso nos dio una perspectiva diferente, desde varios puntos de vista, no solo desde adentro del tren —lo que ve el maquinista—, sino también de los riesgos que implica no respetar un cruce o que algún vehículo quede varado, justamente, en el cruce del paso a nivel. Esa fue una experiencia nueva. Quizás, la gente con más edad tuvo esa experiencia, pero las nuevas generaciones no teníamos ni idea de lo que era subir a una locomotora. Esos distintos puntos de vista le dieron un cierre a la charla informativa que brindó la gente de Automóvil Club, la que, reitero, estuvo muy buena.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el señor edil Danilo Britos.

**SEÑOR BRITOS.-** Señor presidente: quisiera hacerle una pregunta a la señora representante de ASSE.

Ha despejado varias dudas, pero me quedó una.

Quisiera saber qué capacidad tenemos, en el eje de la Ruta 5, para atender y brindar tratamiento a las personas que sufren quemaduras por productos químicos. Quisiera saber si hay

nosocomios, si se llevan los heridos a cualquier tipo de institución, si los trasladan al CENAQUE... O sea, qué tipo de soporte institucional tenemos a lo largo de la Ruta 5.

**SEÑORA MARIEZCURRENA.-** Como dije, en los simulacros se establece una zona de triaje y una zona de exclusión. Bomberos lleva a la zona de triaje a su médico, quien será el primero en atender los heridos y determinar la gravedad de cada lesión. De acuerdo a eso, se va a disponer el centro que pueda albergar a los heridos.

En el caso de las quemaduras, nuestro centro de referencia es el CENAQUE. Eso no quiere decir que en el lugar no se establezca un espacio para brindar la primera asistencia, ya sea en el móvil especializado o en el propio hospital de campaña. Si es de orden establecer el hospital de campaña o no, va a depender de cada situación en particular y de la cantidad de expuestos y heridos que haya. Puede ser que la magnitud del accidente no tenga que ver con el producto, es decir, que sea un accidente de tránsito sin que se derrame el contenido del tren o el camión que hace el transporte carretero. Entonces, la atención que se brinde va a depender de la entidad del accidente, de sus características y de las características que tenga la afectación de las víctimas.

No sé si quedó claro.

**SEÑOR BRITOS.-** Más que nada, mi pregunta se refería a la capacidad de atención. O sea, si hay instituciones que trabajen en esas especialidades, más allá de la primera asistencia. Entiendo que en los casos de quemaduras, el CENAQUE es la institución a la que se derivan todos los heridos.

**SEÑORA MARIEZCURRENA.-** Sí. La institución de referencia en cuanto a quemados, sea por lo que sea —por fuego, por sustancias—, sean usuarios de Salud Pública o de instituciones privadas, es el CENAQUE.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Tiene la palabra la señora edila Marianela Cura para realizar una pregunta.

**SEÑORA CURA.-** Quisiera que nos detuviéramos en algo que se mencionó en cuanto a la identificación de los vehículos. Nos respondieron que estos estaban codificados y que la codificación era universal. Mi duda es si esa identificación se hará a futuro o si los vehículos que están circulando ya la poseen.

**SEÑOR MORRONI.-** Ya la poseen. Hay una norma que lo establece, y están obligados.

(Dialogados)

**SEÑORA CURA.-** Nuevamente, hago hincapié en la importancia de la comprobación científica de los hechos. Insisto, ¿en los accidentes acaecidos se realizó algún relevamiento por parte del sistema que les haya permitido concluir que efectivamente está funcionando el protocolo y cumpliendo con las expectativas de todos? Es decir, con una respuesta acorde a lo que los protocolos en la letra, en el papel determinan.

**SEÑORA MARIEZCURRENA.-** Quiero hacer una puntualización bien gráfica: el tránsito de camiones con sustancias peligrosas hace años que existe. No tiene que ver solamente con la situación particular del tren de UPM y con que, como no estaba la vía, se utilizó de forma alternativa el transporte por carretera.

Hace años que todos los camiones están bien identificados, tienen un número con una ficha técnica que se puede ver fácilmente en el camión, tienen un código de color, de números, etcétera. En particular, en el transporte por carretera de estas sustancias para la empresa UPM, los camiones están superbién identificados y hasta los vecinos los reconocen. Tienen una jaula amarilla recubriendo el tanque donde va la sustancia y figura el número y el nombre de la sustancia. Para el caso del transporte por vía férrea, cada vagón está identificado y tiene una posición en el tren. Es decir, primero va una sustancia, luego otra y así sucesivamente. Tienen lugares específicos en el tren. De acuerdo al vagón donde se produce el accidente o la afectación, se identifica, por la posición en el tren, rápidamente, de qué sustancia se trata.

También quiero aclarar —mis compañeros me pueden corregir si me equivoco— que nosotros en Canelones, por suerte, aún no hemos tenido ninguna situación de este tipo con estos camiones específicos. Pueden haber sucedido en otros tiempos y con camiones de otras empresas de sustancias peligrosas. El que ocurrió fue en un tramo de la Ruta 5, pero pertenece a Florida.

Quizás los compañeros quieren agregar algo al respecto.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si nadie más quiere hacer uso de la palabra, damos por satisfechas y bien ilustrativas todas las respuestas a las preguntas.

Tiene la palabra la señora edila Estefanía Díaz para una cuestión de orden.

**SEÑORA DÍAZ (Estefanía).-** Señor presidente: solicito un cuarto intermedio de un minuto para despedir a la visita.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por la señora edila Estefanía Díaz.

(Se vota:)

**7 en 7. AFIRMATIVA. UNANIMIDAD**

La Comisión Permanente N° 6 pasa a cuarto intermedio por un minuto.

(Es la hora 20:19)

(Se retiran de sala los invitados)

(Finaliza la toma de versión taquigráfica)

EDIL CÉSAR LISTA

**Presidente**

**Actúan en Secretaría:** SOLEDAD DA SILVA

**Oficinista 1**

MARTÍN RODRÍGUEZ

**Oficinista 4**

**Sector Comisiones**

CLAUDIA CUITIÑO

**Gerenta de sector**

**Sector Taquigrafía**