SI HAY VÍA HAY TREN ¡PARE!

PROGRAMA DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL FERROVIARIA

1. ¿Qué es el Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria y en qué consiste?

El Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria es una iniciativa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que cuenta con el apoyo de UPM y será ejecutado por el Automóvil Club del Uruguay y que tiene por objetivo informar, educar en buenas prácticas de seguridad vial en el entorno de las vías férreas, en el marco de la próxima entrada en operación del Ferrocarril Central.

El Programa se basa en dos ejes: intervención en la comunidad y una campaña de comunicación. Para esto se trabajará articuladamente con las Intendencias, ANEP y CECOED, entre otros. Los aspectos que se contemplarán son la realización de Talleres presenciales y virtuales con los diferentes públicos, el uso de la realidad virtual y aumentada, campaña en redes sociales, pauta en medios de prensa, televisión y demás soportes publicitarios, y la realización de materiales gráficos específicos.

2. ¿Cuál es el papel de MTOP en este Programa?

MTOP como responsable del Ferrocarril Central es quien lidera este Programa que ejecutará Automóvil Club del Uruguay, con el apoyo de UPM.

3. ¿Cuál es el papel de UPM en este Programa?

UPM como uno de los futuros usuarios de la línea del Ferrocarril Central, apoya la realización de este Programa de Sensibilización en Seguridad Ferroviaria, en el marco de sus programas de relacionamiento con las comunidades en las que trabaja, garantizando operaciones seguras y responsables con el ambiente.

4. ¿Cuál es el papel de ACU en este Programa?

Automóvil Club del Uruguay es quien ejecuta la realización de este Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria, bajo el liderazgo del MTOP y con el apoyo de UPM.

5. **¿Por qué es ACU quien ejecuta este Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria?**

ACU es una institución líder en servicios de movilidad en nuestro país y cuenta con gran experiencia en la promoción de la seguridad vial y el trabajo con comunidades, además de poner a disposición la experiencia de sus técnicos y los de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).

6. **¿Cuándo comienza el Programa?**

El Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria empieza en abril de 2023 con los talleres para autoridades y fuerzas vivas del departamento de Durazno, y continuará con el resto de los departamentos involucrados.

7. **¿Por qué se eligió trabajar con estos públicos?**

Las autoridades departamentales y locales, así como las fuerzas vivas representan un actor fundamental a la hora de difundir este mensaje de seguridad vial, por eso es que se eligió comenzar el Programa trabajando con ellos, de forma de compartir y alinear mensajes y estrategias.
Por otra parte, se entendió necesario priorizar en 2023 el trabajo con los adolescentes para generar conciencia, conocimiento y elevar los niveles de precaución, dado que las estadísticas indican que tienen una alta participación en los siniestros de tránsito.

8. **¿A qué comunidades va dirigido este Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria?**

A todas las localidades por donde existirá un renovado tránsito ferroviario. En el caso de Montevideo se trabajará con la zona oeste del departamento.

9. **¿Los talleres son abiertos a toda la comunidad?**

Estos talleres tendrán 3 públicos principales: autoridades locales y departamentales, docentes y jóvenes. Los talleres se irán adaptando a cada uno de los públicos dirigidos.

10. **¿Cuántos talleres se van a dictar?**

Se prevé el dictado de más de 280 talleres en 2023 y más de 400 en 2024. Los talleres abarcarán los departamentos de Durazno, Florida, Canelones y Montevideo, y se desarrollarán en forma presencial y virtual, teniendo como destinatarios a las autoridades y fuerzas vivas departamentales y nacionales, jóvenes estudiantes de escuelas técnicas, liceos públicos y privados, escolares de los cuatro departamentos involucrados, docentes de escuelas técnicas, liceos, escuelas públicas y privadas.

11. **¿En qué consisten los talleres?**

Se trata de instancias en las que se transmitirán las características de este renovado ferrocarril, los pasos a nivel, señales y sistemas de protección que podemos encontrar en los pasos a nivel o próximos a ellos, además de promover prácticas y conductas seguras en los entornos de las vías.

La dinámica de los talleres será participativa en las distintas situaciones que se puedan generar, buscando el intercambio con los participantes.

En los talleres dirigidos a los jóvenes se utilizará la realidad virtual de forma de que los participantes puedan experimentar situaciones cercanas al entorno de la vía en un entorno seguro y controlado.

12. **¿Cuándo estará operativo el Ferrocarril Central?**

Las obras y el cronograma son liderados por el MTOP y el Consorcio del Ferrocarril Central. La última fecha oficial expresada por las autoridades es para mayo del presente año.

13. **¿Por qué las obras todavía no finalizaron?**

Corresponde que sea el MTOP quien les pueda brindar esta información. Nosotros no contamos con estos detalles.

14. **¿Qué pasa con el impacto sonoro en las comunidades atravesadas por la vía? ¿Está medido?**

15. **Vivo cerca de la vía, ¿el tren es silencioso o no podré dormir por las noches?**

Todos los impactos del Ferrocarril Central fueron estudiados previamente, entre ellos los sonoros. Se establecieron parámetros y estándares admitidos tanto para la obra como para durante la operación. Estos parámetros serán controlados y gestionados por las autoridades competentes del MTOP y DINACEA.

16. **¿Por qué hay tantos pasos a nivel?**

MTOP en conjunto con las Intendencias de los departamentos de Durazno, Florida, Canelones y Montevideo analizó la conveniencia de contar con pasos a nivel que permiten que vehículos y peatones crucen la vía. La cantidad de pasos a nivel es la necesaria de modo de garantizar el mejor ingreso del ferrocarril en armonía con la circulación y tránsito de las personas.

17. ¿Por qué no todos los pasos a nivel tienen la misma señalización y sistemas de protección?

MTOP analizó el riesgo asociado a cada paso a nivel, categorizándolos en función de la ubicación (urbana o rural), el flujo vehicular, peatonal, visibilidad, etc., y a partir de dicha caracterización, definió el tipo de señalización y sistemas de protección necesario para cada uno.

18. ¿Qué velocidad desarrollará el tren?

El tren podrá desarrollar velocidades de hasta 80 km/hora en zonas rurales, 60 km/hora en vías dobles y 40 km/hora en zonas urbanas. Las velocidades de circulación del tren se encuentran monitoreadas por el Centro de Control de Operaciones de la Dirección Nacional Ferroviaria (DNF).

19. ¿A qué horas pasará el tren? ¿Lo van a comunicar?

Los trenes cuentan con autorización para circular durante las 24 horas, los 7 días de la semana. Se cuenta con un cronograma de frecuencias predeterminadas, que será de carácter público y será administrado por la Dirección Nacional Ferroviaria, por lo que se sabrá con antelación cuáles serán los horarios de circulación.

20. ¿Es verdad que los tiempos de espera en una barrera son altos?

Los tiempos que los vehículos deberán esperar para cruzar la vía en un paso a nivel con barrera varían dependiendo del paso a nivel. Dado que no es posible comunicar un tiempo para cada paso a nivel, se opta por indicarle a la población que siempre que se enfrente a una barrera baja, entienda que hay uno o más trenes próximos y que, por su seguridad, debe esperar a que la barrera se levante antes de proseguir la marcha.

21. ¿Por qué hay tanta señalización y protección en algunos pasos a nivel?

Los pasos a nivel han sido clasificados por el MTOP en función del nivel de riesgo. Aquellos que por sus características tienen un nivel de riesgo más alto, cuentan con un mayor nivel de sistemas de protección. De todas formas, hay que tener claro que todos los pasos a nivel deben ser respetados, teniendo siempre la prioridad de paso el ferrocarril.

22. Antes se cruzaban las vías sin mirar, ¿por qué no puedo seguir haciéndolo?

Con la aparición del Ferrocarril Central se inaugura una nueva línea de ferrocarril que circulará durante las 24 horas y los 7 días de la semana. Por este motivo, lo prudente es tomar todas las precauciones y pensar que, si hay una vía, hay un tren y, por lo tanto, debemos detenernos siempre. Recuerda que la prioridad en un paso a nivel es del ferrocarril.

23. **¿Por qué es necesario que la población tome sus recaudos ante el ferrocarril, si es que este es de última generación? ¿No frena si el maquinista ve un obstáculo en la vía?**

Si bien el ferrocarril cuenta con locomotoras de última generación, monitoreadas permanentemente, las cuales pueden detenerse si detectan obstáculos en las vías, para poder detenerse totalmente necesitan tiempo, lo cual en situación de carga completa y a velocidad máxima permitida, se traduce en 1.000 metros a partir de que se da la orden de detener el ferrocarril.

Un camión, un ómnibus o un auto tienen mayor maniobrabilidad que un tren ya que pueden esquivar y requieren menor cantidad de metros para detenerse totalmente al tratarse de vehículos más livianos.

24. **¿Cuántos metros necesita el ferrocarril para detenerse?**

La cantidad de metros necesaria para detener totalmente un ferrocarril depende de varios factores, entre ellos de la velocidad desarrollada y del peso de la carga. En este caso, un tren con formación máxima de vagones cargados, circulando a la velocidad máxima permitida puede requerir 1.000 metros para detenerse totalmente. Esto equivale a unas 10 canchas de fútbol. Por este motivo, aunque un maquinista nos vea sobre la vía puede no tener tiempo y distancia suficiente para evitar embestirnos.

25. **Si tengo una duda respecto a cómo debo cruzar un paso a nivel, ¿a quién puedo dirigirme?**

Ante dudas respecto a cómo cruzar correctamente y en forma segura un paso a nivel puedes dirigirte a la Junta local, Municipio o Intendencia. De lo contrario puedes dirigirte a la web del MTOP: www.mtop.gub.uy

26. **¿Qué debo hacer si mi vehículo se quedó sobre la vía?**

Si iniciaste el cruce y tu vehículo se quedó sobre la vía, debes rápidamente salir de tu vehículo y alejarte del mismo. Es importante que no te detengas a retirar objetos del auto, dado que no sabes en qué momento podría pasar un tren.

Una vez en zona segura, comunícate con el 9 1 1 para reportar este incidente, indicándoles tu ubicación. Puedes ayudarte con el GPS de tu celular para ser más exacto. De inmediato se accionará un plan para detener a los trenes que puedan estar circulando cercanos al punto donde te encuentras.

27. Soy peatón, ¿puedo cruzar la vía en cualquier punto?

No. Como peatones solo debemos cruzar la vía en los lugares habilitados y utilizar las sendas peatonales ubicadas en los pasos a nivel. En aquellos puntos de gran circulación peatonal, los pasos a nivel cuentan con cruces especiales, denominados pasos a nivel peatonales. Estos puntos cuentan con la máxima protección para cruzar utilizando los laberintos, que son sistemas de protección que obligan a los peatones a caminar y mirar en ambos sentidos antes de cruzar la vía.

28. ¿Cómo cruzo seguro la vía del tren?

Para cruzar en forma segura la vía debemos hacerlo únicamente en pasos a nivel habilitados.

Si eres peatón, debes cruzar en los pasos a nivel que cuenten con sendas peatonales habilitadas o utilizando los laberintos, en los casos que los pasos a nivel cuenten con ello. Siempre debes estar atento a las señales y a los sistemas de seguridad de cada paso a nivel, que nos avisan cuándo es seguro cruzar y cuándo no lo es. Por ejemplo: una barrera baja indica que, una señal fonoluminosa con luz y sonido activos, indican que no debemos cruzar y que debemos esperar a que la barrera se levante y a que las luces y sonido se apaguen para poder iniciar nuestro cruce.

Siempre se debe estar atento y mirar en ambos sentidos antes de iniciar el cruce. Nunca adelantes a otro vehículo, no hagas cambios sobre las vías, ni te detengas sobre la vía.

29. Ya pasó el tren, sin embargo, la barrera sigue baja. ¿Puedo esquivarla?

No. Una barrera baja siempre significa que hay uno o más trenes en la proximidad de ese paso a nivel y, por lo tanto, no está permitido el cruce en ese momento. Ten paciencia y espera a que la barrera se levante y así poder proseguir tu marcha segura. ¡Nunca esquives una barrera baja!

30. ¿En Montevideo, el paso del tren puede complicar la circulación en las cercanías de la vía?

Se han resuelto todos los cruces, de manera de tener un tránsito vial fluido a través de la vía, de forma segura. En Montevideo, por tratarse de una ciudad con algunos pasos a nivel muy cercanos unos de otros, el pasaje de un tren puede abarcar a varios pasos a nivel a la vez, dependiendo de su ubicación, generando tiempos de espera mayores.

31. ¿Cuánto demora en pasar un tren?

El tiempo que demora un tren en pasar totalmente dependerá de la velocidad de circulación y del largo de la formación que lleve en el momento. Ten en cuenta que

una formación completa de vagones puede ser hasta casi 500 metros, es decir unas 5 cuadras.

32. Vivo en una localidad atravesada por la vía, si tengo que ir a un lugar del otro lado de la vía, ¿qué precauciones debo tomar?

En el caso de tener que cruzar la vía en un paso a nivel con o sin barrera, los conductores de cualquier tipo de vehículo (autos, camiones, motos, bicicletas, etc.), deben salir con tiempo suficiente como para anticiparse a un posible paso de nivel con barrera baja o pasaje del tren. Nunca pasar por debajo de una barrera que esté bajando o intentar ganarle el paso al tren.
Los peatones deben tener presentes cuáles son los pasos a nivel peatonales habilitados más próximos.

33. ¿Como está previsto actuar ante un siniestro vial ferroviario? ¿Qué planes hay ante un descarrilamiento?

Ante un siniestro vial o incidente ferroviario que involucre a un tren se pondrá en marcha un plan de emergencia, coordinado por el CECOED departamental. Esto involucra la participación de autoridades de tránsito, emergencias médicas, bomberos, policía, entre otros actores responsables de brindar respuesta ante estos casos.

34. ¿Qué llevan estos trenes de carga?

En el caso de los trenes relacionados a la operación de UPM, circularán entre la planta de UPM en Centenario (Durazno) y el Puerto de Montevideo llevarán pasta de celulosa, cuando lo hagan en sentido sur, y productos químicos cuando lo hagan en dirección al norte.

35. ¿Qué tan seguros son los vagones?

Los vagones utilizados son extremadamente seguros tanto para transportar pasta de celulosa como productos químicos, siguen estándares internacionales y han sido homologados por la autoridad nacional competente, Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Además, de ser chequeados regularmente por el operador antes de su utilización.

36. ¿Puede producirse un descarrilamiento?

Los descarrilamientos se producen por velocidad excesiva. Existen sistemas de protección para evitar que el ferrocarril circule fuera de los límites establecidos para cada sección de la vía. En caso de detección de velocidades superiores a las permitidas, el tren puede ser detenido a distancia por el Centro de Control de Tráfico Ferroviario. De manera adicional, la vía ha sido diseñada para desempeñar velocidades superiores a las que desarrollará el ferrocarril.

37. ¿Hay chances de contaminación ambiental?

El ferrocarril es un sistema de transporte muy eficiente con respecto a las emisiones liberadas a la atmósfera. Además, los vagones utilizados tanto para transportar pasta de celulosa como productos químicos siguen estándares internacionales y han sido homologados por la autoridad nacional competente, Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Además, de ser chequeados regularmente por el operador antes de su utilización.

Los planes de emergencia también incluyen la actuación ante potenciales incidentes ambientales.

38. ¿Qué planes hay ante un derrame de pasta de celulosa o productos químicos?

Los planes de emergencia presentados oportunamente a todos los CECOED de los departamentos involucrados en el trazado de la vía ferroviaria también incluyen la actuación ante potenciales incidentes ambientales.

39. ¿Cuál será la circulación de la operación de UPM?

UPM dispondrá de 6 trenes por día cargados de celulosa hacia el puerto de Montevideo, retornando vacíos hacia la planta. Al mismo tiempo que dispondrá de 1 tren de insumos por día hacia la planta, retornando vacío al puerto de Montevideo.

40. ¿UPM será el único usuario de la vía? ¿Quiénes serán los usuarios de la vía?

El uso de la vía es abierto a operadores ferroviarios públicos y privados que cumplan con los requisitos establecidos por la DNTF. UPM dispondrá del 50% de la capacidad de la vía.