

Córdoba, 2 de mayo de 2018

Dr. Javier Britch
Secretario de Ambiente y Cambio Climático
S _____ / _____ D

Asuntos:

- * **Solicitud de rechazo del Estudio de Impacto Ambiental Obra "Alternativa a Ruta Nacional N° 38: Puente Costa Azul- La Cumbre – Sección Costa Azul – Cosquín"**
- * **Solicitud de cancelación de la audiencia pública a realizarse en Santa María de Punilla el 11 de mayo**
- * **Solicitud de incorporación de la presente nota al expediente**

De mi mayor consideración:

El **Foro Ambiental Córdoba - Asociación Civil** inscripto en Inspección de Personas Jurídicas bajo el Número **509 "A"/12, representado por Federico Kopta**, en su carácter de **Presidente**, ante Ud. me presento y digo:

OBJETO

Que, existe la convocatoria a una audiencia pública a realizarse en la localidad de Santa María de Punilla el 11 de mayo de 2018, con motivo del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) Obra "Alternativa a Ruta Nacional N° 38: Puente Costa Azul- La Cumbre – Sección Costa Azul – Cosquín".¹

Que uno de los documentos disponibles en el EIA se titula "Evaluación Comparada de las Alternativas de Proyecto. Sección: Puente Costa Azul – Cosquín."² El mismo compara seis alternativas posibles entre la comuna de San Roque y Cosquín.

Que desde el Foro Ambiental Córdoba **detectamos múltiples errores en dicha evaluación comparada de alternativas de proyecto que invalidan la decisión de optar por la alternativa "Pedemontana"**. En concreto, detectamos las siguientes inconsistencias:

- **Es errónea la longitud de la traza usada en la tabla comparativa. Indica que la alternativa Pedemontana tendrá 11,55 km en vez de 14,3 km (14,8 km si se incluye el ingreso a Cosquín, como se hizo con las otras alternativas que se compararon). En consecuencia, otros valores**

¹ Disponible en: <http://secretariadeambienteycambioclimatico.cba.gov.ar/santa-maria-punilla-11-05/>

² Disponible en: https://drive.google.com/drive/folders/1xqXLrK9OsnQy_3-z3ywYoE0dOcPJ8WZU


comparativos como el tiempo de viaje también estarían distorsionados, favoreciendo a la alternativa Pedemontana.

1.3 Matriz de efectos

Componentes del Medio	Alternativas					
	Ait 0	Ait 1	Ait 2	Ait 3	Ait 4	Ait IPLAM
ASPECTOS HIDRÁULICOS	Mantiene el sistema de drenaje de la vía actual. Las crecidas del río Cosquín y sus afluentes generan inconvenientes en esta vía hasta incluso superar el puente de la RN 38 en la localidad de Cosquín (26/02/2015) y dejar incomunicado al Hospital Domingo Funes. Las crecidas del río llegan a tener 7 metros	Contempla la construcción integral de 11 viaductos y las correspondientes alcantarillas transversales de drenaje ya que no dispone ninguna coincidencia con la traza actual. El tamaño de las cuencas involucradas pequeñas aunque presenta altas pendientes, erosiones y destronques productos de incendios	La traza de esta alternativa coincide parcialmente con la traza actual de la ruta provincial E55 entre las progresivas 1+200 y 6+000, cuya duplicación implica una readequación del sistema de drenaje y la construcción de nuevas alcantarillas. El tramo restante es de traza completamente nueva, y requiere la construcción integral de 7 viaductos y las correspondientes alcantarillas de drenaje.	Atraviesa 1 puente principal. La traza de esta alternativa coincide parcialmente con la traza actual en zona urbana de la RP E55 y RN38 en Bislet Massé. Se aprovecha el puente, debiendo duplicar el mismo para incorporar la segunda calzada. Además se requiere de la construcción de nuevas alcantarillas en tramo de traza nueva.	Atraviesa 1 puente principal. La traza de esta alternativa coincide parcialmente con la traza actual en zona urbana de la RP E55 y RN38 en Bislet Massé. El puente es aprovechado, siendo necesario duplicar el mismo para incorporar la segunda calzada. Además se requiere de la construcción de nuevas alcantarillas.	Mantiene el sistema de drenaje de la vía actual en los tramos coincidentes con la misma. Incorpora puentes sobre el río Cosquín que aumentan la vulnerabilidad de la alternativa. Además se requiere de la construcción de nuevas alcantarillas transversales en traza nueva.
Nº de puentes nuevos sobre cursos de agua	0	0	0	4	4	3
Nº de accesos a distinto nivel	0	0	0	2	2	1
Longitud total de la vía (Km)	15,6	11,55	16,8	16,8	17,6	15,9

Evaluación comparada de las alternativas de proyecto

Página 17 de 27



Componentes del Medio	Alternativas					
	Ait 0	Ait 1	Ait 2	Ait 3	Ait 4	Ait IPLAM
Tiempo de Viaje (min)	29,3	9,8	13,1	14,3	14,3	17,9

Imagen 1. Captura de pantalla de fragmento de las páginas 17 y 18 de la "Evaluación Comparada de las Alternativas de Proyecto. Sección: Puente Costa Azul – Cosquín." En resaltado, longitud de la alternativa 1 Pedemontana, indicando 11,55 km. Nótese el tiempo de viaje sustancialmente inferior en la alternativa Pedemontana (9,8 minutos), pese a que la distancia verdadera (14,8 km considerando la llegada a Cosquín) no lo justificaría en relación a la longitud de las otras alternativas, por ejemplo la alternativa 2 que tiene en común una buena parte del trayecto.

- **No pondera el impacto de la obra en el paisaje, siendo que la autovía Pedemontana recorrerá la zona con interés turístico más importante de la provincia.** Hoy el deterioro del paisaje es por demás ostensible en el tramo Variante Costa Azul. Sin embargo, la selección de alternativas no contempló este factor en la toma de decisión, lo cual tendrá un notorio impacto negativo en la actividad económica del valle de Punilla, que podría evitarse optando por alguna de las otras alternativas.



Imagen 2. Deterioro del paisaje ocasionado por la obra Variante Costa Azul. Toma realizada desde Parque Siquiman. Marzo de 2018

- **No contempla la existencia del yacimiento de uranio "Mina Rodolfo"** como factor a ponderar. Según el plano aportado por la Secretaría de Minería y presente en el EIA³ 5.090 de los 14.300 metros de la alternativa Pedemontana entre San Roque y Cosquín se harán sobre dicho yacimiento, lo que representa el 35,6% del recorrido.

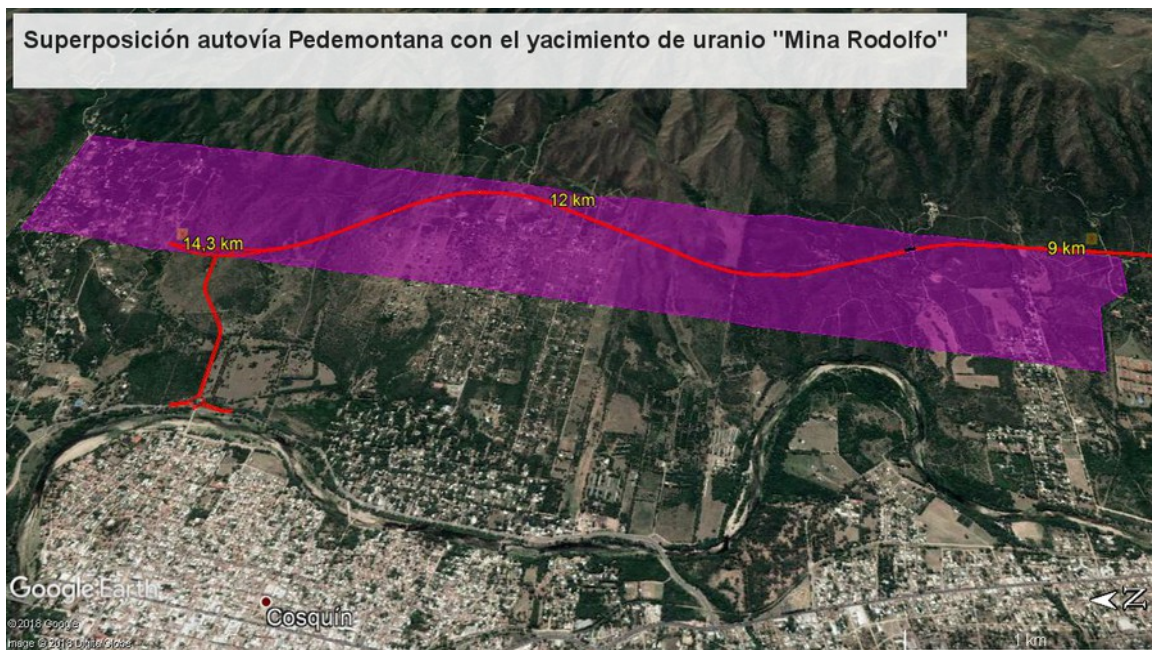


Imagen 3. El yacimiento de uranio "Mina Rodolfo" es atravesado en su totalidad de sur a norte por la alternativa Pedemontana. Son 5.090 metros de los 14.300 que tiene la traza, lo que equivale al 35,6% del total sobre el yacimiento. Vale advertir que el próximo tramo hasta Casa Grande terminará de atravesarlo por el norte (en este mapa, el norte se ubica a la izquierda de la imagen).

- **No pondera el bosque nativo en Categoría Rojo.** La categoría de conservación del bosque nativo no fue tomada en cuenta en la toma de decisión. 10.930 de los 14.300 metros del trazado de la alternativa Pedemontana se

³ Disponible en: https://drive.google.com/drive/folders/1w1RkzKaTMu_M-xL8FZDV5RKk7bxSdJ71

realizarán sobre bosque nativo con la máxima categoría de conservación, lo que representa el 76,4% del recorrido. Vale aclarar que no se cuestiona la legalidad de intervenir el bosque nativo en Categoría Rojo con una obra de infraestructura, lo cual está previsto en la ley 9814, sino el hecho de no haber ponderado el impacto ambiental que tiene intervenir en bosque nativo en Categoría Rojo respecto a bosque nativo en Categoría Amarillo o directamente lugares no alcanzados por el Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos por inexistencia de dicha cobertura vegetal.



Imagen 4. La traza amarilla muestra la superposición de 10.930 de los 14.300 metros de la alternativa Pedemontana sobre bosque nativo en categoría Rojo (76,4% de la traza). En la imagen, el norte se encuentra a la izquierda.

- **No pondera los factores climáticos de altura, en particular la niebla, que resulta frecuente en el faldeo oriental de la Sierra Chica.** Esto tiene dos impactos: **el incremento de riesgos de accidentes (que resulta entonces indebidamente estimado en la evaluación) y los cortes preventivos de la autovía para evitar siniestros viales.**

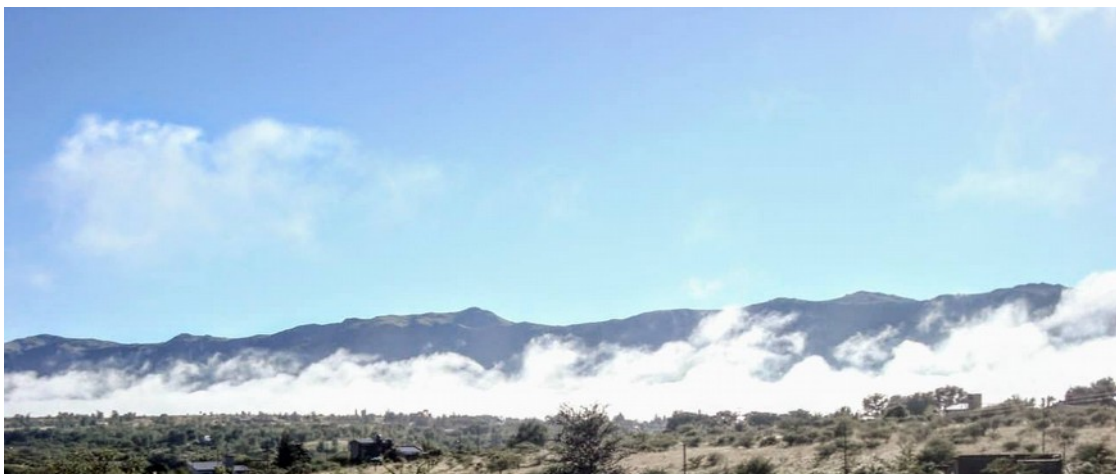


Imagen 5. Niebla en el pedemonte de la Sierra Chica, exactamente donde está previsto que pase la alternativa Pedemontana. Imagen tomada el 30 de abril de 2018 a las 11.30 hs desde Bialel Massé

- **Pondera como positivo que la autovía Pedemontana haga de barrera a la expansión inmobiliaria hacia el este, cuando no existe ninguna garantía de que eso suceda** y que hoy está limitada por la topografía y la accesibilidad. Al contrario, lo que hará precisamente es incrementar el número de focos de incendios en bosques nativos ubicados ahora en sitios poco accesibles. También favorecerá la antropización de ese entorno natural.
- **La autovía Pedemontana prevé once viaductos. Sin embargo, no los cuenta como aspectos negativos en la ponderación**, pero sí considera negativo que las alternativas por el oeste tengan puentes sobre cuatro arroyos.
- **Considera que la opción Pedemontana tendrá efectos positivos sobre las escorrentías en San Roque, cuando lo que hoy sucede es exactamente lo contrario** como se puede observar en el final de la variante Costa Azul, al sur de la comuna de San Roque.
- Las dos alternativas por el oeste contemplan un segmento que se superpone a la ruta nacional 38, generando un efecto de barrera urbana y la necesidad de dos accesos a distinto nivel (valorados como negativos), cuando en tres de las cuatro alternativas elaboradas en 2015 tenían previsto hacer una variante o *by pass* para bordear por el oeste la localidad de Biale Massé, con un solo acceso a distinto nivel en vez de dos.
- **Compara las seis alternativas solo hasta Cosquín. Siendo que la obra total es hasta La Cumbre, la comparación debe ser completa, ya que genera distorsiones en la evaluación.** Por ejemplo:
 - La traza que va por el oeste necesariamente va a ser más larga si se compara solo hasta Cosquín. Pero como en el proyecto la traza Pedemontana terminará cruzando al oeste en Casa Grande, se compensarían las distancias para cualquier localidad ubicada más al norte.
 - Otro factor que distorsiona la comparación es que en las dos trazas alternativas por el oeste prevén dos accesos a distinto nivel, lo cual se valora en forma negativa, y ninguno para la Pedemontana. Pero un acceso a distinto nivel (que se pondera en forma negativa) estaría cuando la traza llegue a Casa Grande.
 - También pondera un bajo impacto en expropiación de construcciones para la opción Pedemontana. Sin embargo, este proyecto llega hasta el barrio Pan de Azúcar en Cosquín, sin tocarlo. Cuando se presente el Estudio de Impacto Ambiental del siguiente tramo hasta Casa Grande, según algunos planos existentes en este EIA afectará esas construcciones. Pero dicha afectación no está siendo ponderada en esta instancia.
 - En su continuación al norte, el tramo hasta Casa Grande seguirá en un primer segmento sobre el yacimiento de uranio "Mina Rodolfo".

- Finalmente, vale destacar que la Ley General del Ambiente N° 25675, la cual es una ley de Presupuestos Mínimos obligatoria para todo el país, indica en su art. 2 que entre los objetivos que debe cumplir la política ambiental nacional están **“Fomentar la participación social en los procesos de toma de decisión”** y **“Organizar e integrar la información ambiental y asegurar el libre acceso de la población a la misma”**. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) tiene un Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales.⁴ El mismo contempla la participación ciudadana, incluyendo *“períodos formales donde la Sociedad Civil puede plantear observaciones al trabajo realizado antes de llegar a la instancia de Audiencia Pública.”* También prevé instancias y oportunidades de participación temprana para prever o minimizar la aparición de conflictos sociales, mediante procesos consultivos.

Si se hubiese realizado un proceso de información y participación previos, por ejemplo se habría evitado, gracias a la información aportada por los ciudadanos y organizaciones, que los responsables del proyecto se comunicaran recién el 9 de febrero de este año con la Secretaría de Minería para corroborar la existencia de un yacimiento de uranio en la traza (SUAC 061198010518).⁵ También habrían podido justipreciar el impacto que tendría la alternativa Pedemontana sobre el paisaje, el bosque nativo con máxima categoría de conservación y los frecuentes bancos de niebla en el pedemonte. Sin embargo, el acceso a la información fue totalmente restringido y no hubo una instancia abierta de información y participación. De esta manera, la Evaluación Comparada de las Alternativas de Proyecto no contó con la apreciación de vecinos y organizaciones, lo que incidió para que se terminara evaluando alternativas en forma sesgada y como muestra este análisis, se terminara eligiendo una pésima opción.

PETITUM

Por todo lo expuesto solicito:

1, Se rechace el Estudio de Impacto Ambiental del Obra “Alternativa a Ruta Nacional N° 38: Puente Costa Azul- La Cumbre – Sección Costa Azul – Cosquín” por los motivos expuestos *ut supra*.

2. Se cancele la audiencia pública a realizarse en Santa María de Punilla el 11 de mayo de 2018.

3. Se incorpore la presente nota al expediente.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.

⁴ Disponible en: http://www.vialidad.gov.ar/sites/default/files/SecI_completo.pdf

⁵ Pág. 143 del EIA: <https://drive.google.com/drive/folders/1beVINCSd5xHzYj8pV6m29WZoMyg6bKtU>