

Córdoba, 20 de julio de 2018

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

**Asuntos:**

- \* **Ratifica el contenido de dos notas del Foro Ambiental Córdoba que rechazan el EIA Obra "Alternativa a Ruta Nacional N° 38: Puente Costa Azul- La Cumbre – Sección Costa Azul – Cosquín" luego de analizar las respuestas del IISPI**
- \* **Amplía motivos de rechazo al EIA**
- \* **Solicita la incorporación de la presente nota al expediente 0517-023469/2018**

De nuestra mayor consideración:

El **Foro Ambiental Córdoba - Asociación Civil** inscripto en Inspección de Personas Jurídicas bajo el Número **509 "A"/12, representado por Roberto Federico Kopta**, DNI 16.905.017, y **Carolina Andrea Quiroga**, DNI 30.899.359, en su carácter de **Presidente y Secretario** respectivamente, ante Ud. nos presentamos y decimos:

**OBJETO**

Que, se realizó una audiencia pública en 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".

Que, con fecha 2 de mayo de 2018 por nota SUAC 260501053418 solicitamos el rechazo del EIA, debido a que desde el Foro Ambiental Córdoba detectamos múltiples errores en la evaluación comparada de alternativas de proyecto que invalidan la decisión de optar por la alternativa "Pedemontana".

Que, con fecha 13 de mayo de 2018, la Ing. Agr. Natalia Contín, integrante de la Comisión Directiva de nuestra asociación civil, expuso en la audiencia pública, y posteriormente el 16 de mayo de 2018 ingresó nota SUAC 298719053918 donde detalló que en el documento 8-CómputoMov.Suelo 4+150-14+300, anexo al EIA, está incompleto porque va sólo de las progresivas 4+150 a 6+800, lo que impide el cálculo preciso de movimiento de rocas y suelo sobre el yacimiento de uranio Rodolfo, que terminamos estimando en 811.165 m<sup>3</sup> para los 5090 metros de traza sobre el yacimiento, a partir de la información fragmentaria disponible. Asimismo, de acuerdo a la planimetría expuesta en el EIA, hay lugares en los que se debe excavar a más de 20 metros de profundidad en los 5090 metros que pasa la traza sobre el yacimiento. Todo esto fundamentó otro pedido de rechazo al EIA.

Que el Instituto de Investigación de Servicios Públicos e Infraestructura (IISPI), presentó el 27 de junio de 2018 a la Secretaría de Ambiente y Cambio Climático respuestas solicitadas en la Audiencia Pública.

Que en dichas respuestas hay contenido relacionado a los motivos por los cuales desde el Foro Ambiental Córdoba solicitamos el rechazo del EIA.

Que consideramos que las respuestas resultan insatisfactorias, a saber (en negro está el texto original de nuestras notas, en azul los agregados):

### A. En relación a la nota del 2 de mayo de 2018 SUAC 260501053418


1. **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 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 reeducación 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 Bialelet 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 Bialelet 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 hubo una pregunta al respecto, en consecuencia, el IISPI no explicó el cálculo. SOLICITAMOS QUE LA CTI SOLICITE UNA EXPLICACIÓN AL IISPI.*

2. **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.

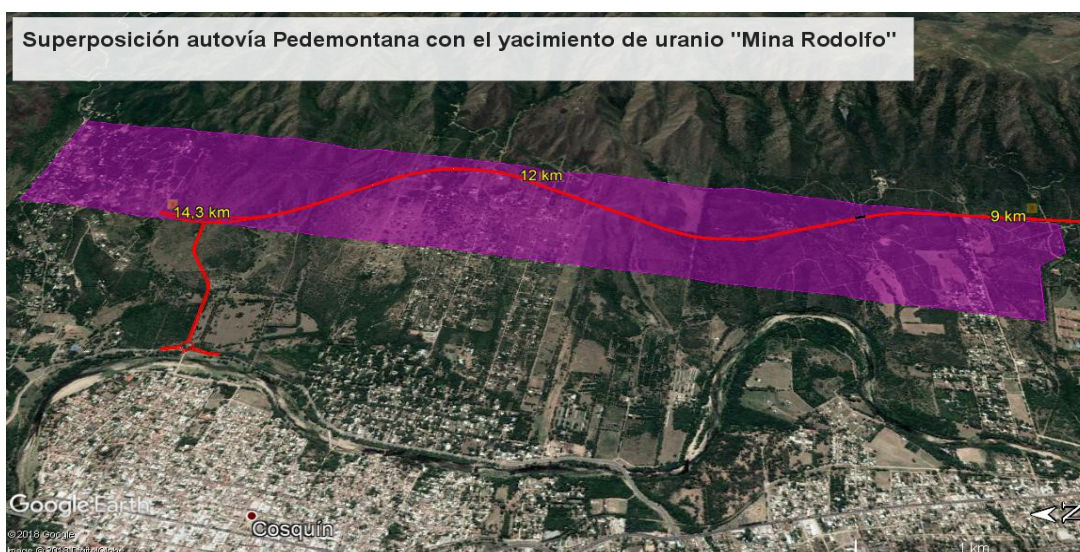


**Imagen 2.** Deterioro del paisaje ocasionado por la obra Variante Costa Azul. Toma realizada desde Parque Siquiman. Marzo de 2018

La pregunta Nº 13 dice: *¿Por qué el paisaje no es un criterio a ponderar en la Evaluación Ponderada de alternativas?*

La respuesta del IISPI englobó a las preguntas 10 a 14 y ESTA PREGUNTA NO FUE RESPONDIDA.

3. **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 EIA<sup>1</sup> 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.



<sup>1</sup> Disponible en: [https://drive.google.com/drive/folders/lw1RkzKaTMu\\_M-xL8FZDV5RKk7bxSdJ71](https://drive.google.com/drive/folders/lw1RkzKaTMu_M-xL8FZDV5RKk7bxSdJ71)

**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).

La pregunta N° 15 dice: *De acuerdo a las alternativas presentadas en la Evaluación Ponderada de Alternativas y teniendo en cuenta que la única alternativa que atraviesa un yacimiento de uranio es la Alternativa 1 Pedemontana ¿Por qué dicho yacimiento (Rodolfo), no fue tenido en cuenta en la ponderación final?*

La respuesta del IISPI dice: *En la Evaluación Ponderada de Alternativas, se consideró que, de acuerdo a la información existente sobre el yacimiento, y por las tecnologías constructivas propuestas no presentaba un factor a ponderar en dicha evaluación al no movilizarse el mineral. Es un riesgo totalmente evitable, al actuar tanto sobre la posible amenaza como sobre la vulnerabilidad. Si la traza no pasa sobre los afloramientos de la faja mineralizada, no hay riesgo; y los mismos pueden evitarse. Además, puede construirse sin movilizar ningún mineral que genere algún posible riesgo (esto está claramente establecido en el EsIA y PGA). Del EIA página 151: "Analizando la traza propuesta y superponiendo la misma a los planos topográficos-geológicos aportados por la Secretaría de Minería y la Comisión Nacional de Energía Atómica, surge que existiría interacción en algunos sectores entre la traza y la faja mineralizada a partir de la progresiva 10+300 y hasta la progresiva 13+000. Como se dijo en el párrafo anterior, eso llevará a que, en el ajuste del proyecto ejecutivo se adecue la traza para evitar esos sectores donde podría darse esa interacción. Esto es absolutamente factible porque el ancho de la faja mineralizada es totalmente compatible con un ajuste de la traza para evitarla". Con el fin de determinar la traza alejada de zonas de afloramiento se contará con la colaboración de CNEA la que quedó expresa en el Anexo V CNEA.*

**MAL PODRÍA HABERSE CONSIDERADO EL YACIMIENTO EN LA EVALUACIÓN COMPARADA DE ALTERNATIVAS, CUANDO EL INFORME GEOTÉCNICO DEL PROYECTO NO MENCIONA LA EXISTENCIA DEL YACIMIENTO. ESE FUE EL "PECADO ORIGINAL" DEL PROYECTO, A PARTIR DEL CUAL, TODO LO REFERENTE AL YACIMIENTO DE URANIO SON PARCHES POSTERIORES AL DISEÑO DE LA TRAZA Y LA SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA PEDEMONTANA EN LA EVALUACIÓN COMPARADA DE ALTERNATIVAS.**

**¿QUÉ EVIDENCIAS HAY DE QUE EL YACIMIENTO DE URANIO NO FUE CONSIDERADO EN LA EVALUACIÓN COMPARADA DE ALTERNATIVAS, Y QUE RECIÉN COMENZÓ A CONSIDERARSE EN FEBRERO DE ESTE AÑO, DESPUÉS QUE DESDE DISTINTAS ORGANIZACIONES CIUDADANAS SE INFORMARA POR DIVERSOS MEDIOS LA EXISTENCIA DEL YACIMIENTO DE URANIO POR DONDE PASARÍA LA TRAZA?**

- EL TRÁMITE DDM01-061198010-518 POR EL CUAL EL ING. FRANCISCO DELGADINO CONSULTA A LA SECRETARÍA DE MINERÍA ES DEL 9 DE FEBRERO DE 2018. LA RESPUESTA DE LA SECRETARÍA DE MINERÍA ES DEL 16 DE FEBRERO DE 2018, SEGÚN CONSTA EN EL ANEXO IV DEL EIA<sup>2</sup>. Y COMO MUESTRA EL MAPA FECHADO EL 15 DE FEBRERO DE 2018 EXISTENTE EN LA RESPUESTA DE LA SECRETARÍA DE MINERÍA, LA TRAZA DE LA ALTERNATIVA PEDEMONTANA YA ESTABA TOTALMENTE DEFINIDA.
- EL DISEÑO DE LA TRAZA NO INTENTA EVITAR EL PASO POR EL YACIMIENTO DE URANIO, NI POR LA FAJA MINERALIZADA, COMO PUEDE OBSERVARSE CON CLARIDAD EN EL MAPA CITADO EN EL PUNTO ANTERIOR O EN LA PÁGINA 152

<sup>2</sup> Disponible en: [https://drive.google.com/drive/folders/lw1RkzKaTMu\\_M-xL8FZDV5RKk7bxSdJ71](https://drive.google.com/drive/folders/lw1RkzKaTMu_M-xL8FZDV5RKk7bxSdJ71)

DEL EIA. TODO LO CONTRARIO, HACE CURVAS Y CONTRACURVAS SOBRE EL YACIMIENTO Y LA FAJA MINERALIZADA, PROLONGANDO EL CONTACTO.

- LA RESPUESTA DE LA GERENCIA GENERAL DE LA CNEA EN LA QUE PRESTA SU ACUERDO PARA DAR COLABORACIÓN ES DEL 9 DE MARZO DE 2018. NO FIGURA LA NOTA SOLICITANDO COLABORACIÓN, PERO ES DE 2018, SEGÚN SURGE DEL NÚMERO DE EXPEDIENTE EXP-CNA:0001456/2018.<sup>3</sup>
- LA NOTA DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD AL GERENTE GENERAL DE LA CNEA EN BUENOS AIRES ES DEL 11 DE ABRIL DE 2018 Y LA RESPUESTA DE LA CNEA OTORGANDO EL SUPUESTO "AVAL" A LA OBRA<sup>4</sup> ES DEL 16 DE ABRIL DE 2018, SEGÚN CONSTA EN LA FOJA 7 DEL F.U.<sup>5</sup>
- QUE LA RESPUESTA DEL IISPI AFIRME QUE *"Analizando la traza propuesta y superponiendo la misma a los planos topográficos-geológicos aportados por la Secretaría de Minería y la Comisión Nacional de Energía Atómica, surge que existiría interacción en algunos sectores entre la traza y la faja mineralizada a partir de la progresiva 10+300 y hasta la progresiva 13+000. Como se dijo en el párrafo anterior, eso llevará a que, en el ajuste del proyecto ejecutivo se adecue la traza para evitar esos sectores donde podría darse esa interacción."* MUESTRA CLARAMENTE QUE LA INFORMACIÓN SOBRE EL YACIMIENTO NO ESTABA EN MANOS DEL IISPI CUANDO SE ELABORÓ LA TRAZA, Y NI TAMPOCO CUANDO SE HIZO LA EVALUACIÓN COMPARADA DE ALTERNATIVAS. EL HECHO DE DESCONOCER EL IMPACTO AMBIENTAL DE LOS AJUSTES DEL PROYECTO, LOS CAMBIOS VIALES Y EL INCREMENTO ECONÓMICO DEL AJUSTE DE LA TRAZA PERMITEN AFIRMAR QUE SE TRATA ENTONCES DE OTRO PROYECTO, QUE DEBE SER COMPARADO CON LAS OTRAS ALTERNATIVAS Y SER SOMETIDO, EN CASO DE SER NUEVAMENTE ELEGIDO, A AUDIENCIA PÚBLICA.

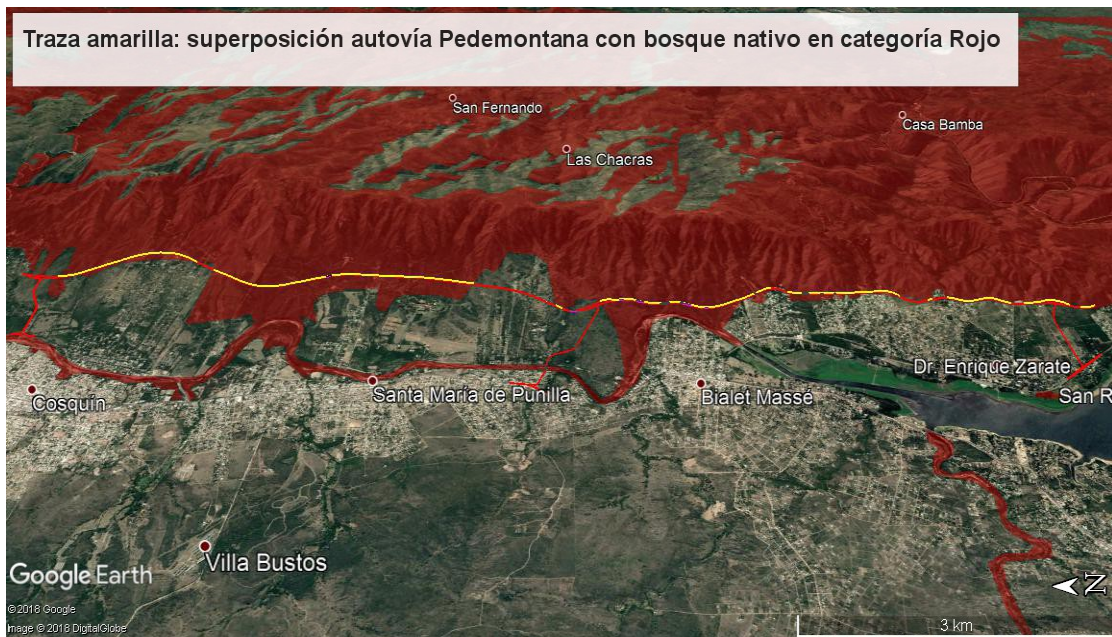
**ESTAS EVIDENCIAS NOS PERMITEN SOSTENER QUE ESTA GRAVE INCONSISTENCIA EN EL PROYECTO AMERITA POR SÍ SOLA EL RECHAZO DEL EIA.**

4. **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 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.

<sup>3</sup> Disponible en: [https://drive.google.com/drive/folders/lw1RkzKaTMu\\_M-xL8FZDV5RKh7bxSdJ71](https://drive.google.com/drive/folders/lw1RkzKaTMu_M-xL8FZDV5RKh7bxSdJ71)

<sup>4</sup> Hacemos referencia a un supuesto "aval" de la CNEA a la obra porque dice: *"Considerando lo expresado oportunamente en el EIA y en el Plan de Gestión Ambiental (PGA) correspondiente, ambos documentos facilitados por la DPV a esta Comisión para su conocimiento, donde se afirma que no será removido material, ni se extraerá roca mineralizada en la construcción de la ruta en los puntos de intersección Ruta — Mineralización, donde sólo se aportará material estéril de otros sectores para la materialización de la misma; esta Comisión Nacional sostiene que en dicha situación no se modificarán negativamente las condiciones ambientales radiológicas naturales del sector en cuestión."*

<sup>5</sup> Disponible en: [https://drive.google.com/drive/folders/1xqXLrK9QsnQy\\_3-z3ywYoE0dOcPJ8WZU](https://drive.google.com/drive/folders/1xqXLrK9QsnQy_3-z3ywYoE0dOcPJ8WZU)



**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.

La pregunta Nº 12 dice: *¿Por qué el impacto sobre el Bosque Nativo en sus diferentes categorías no es un criterio a ponderar en la Evaluación Ponderada de alternativas?*

La respuesta del IISPI englobó a las preguntas 10 a 14 y si bien menciona repetidamente al bosque nativo en el impacto en las distintas alternativas, ESTA PREGUNTA NO TERMINÓ SIENDO RESPONDIDA.

Dice entre otras consideraciones: *"DESTRUCCIÓN DE BOSQUE NATIVO: en las condiciones actuales, el bosque ya está siendo impactado por las actividades antrópicas que se realizan en la zona. Sobra con leer el informe del relevamiento de vegetación para obtener información de que en el bosque se producen talas, quemas, pastoreo e incluso se ha llegado a detectar la existencia de una laguna de tratamiento de efluentes y la apertura de caminos de tierra. También es observable la construcción de viviendas residenciales por el momento aisladas que se adentran en el bosque nativo en área definida como zona roja. LA SITUACIÓN ACTUAL NO GARANTIZA EL CUIDADO DEL BOSQUE NATIVO."*

DE ACUERDO A LOS IMPACTOS ANTRÓPICOS CITADOS, LA SITUACIÓN ACTUAL NO GARANTIZA EL CUIDADO DEL BOSQUE NATIVO EN TODA LA PROVINCIA, Y SI EXTENDEMOS LA ESCALA, EN TODO EL PLANETA. ESTO NO JUSTIFICA EN ABSOLUTO QUE NO HAYA SIDO PONDERADA LA CATEGORÍA DE CONSERVACIÓN DEL BOSQUE NATIVO EN LA EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS.

POR OTRA PARTE, VALE PRECISAR QUE LA LAGUNA DE TRATAMIENTO DE EFLUENTES Y LA APERTURA DE UNA CALLE CITADA EN LA RESPUESTA DEL IISPI ESTÁ EN UNA FORMACIÓN DEFINIDA COMO BOSQUE CERRADO ALTO DE *Eucalyptus sp.* y *Gleditsia triacanthos*<sup>6</sup> (EUCALIPTOS Y ACACIA NEGRA), EL CUAL ES ENTONCES UN BOSQUE DE ESPECIES EXÓTICAS.

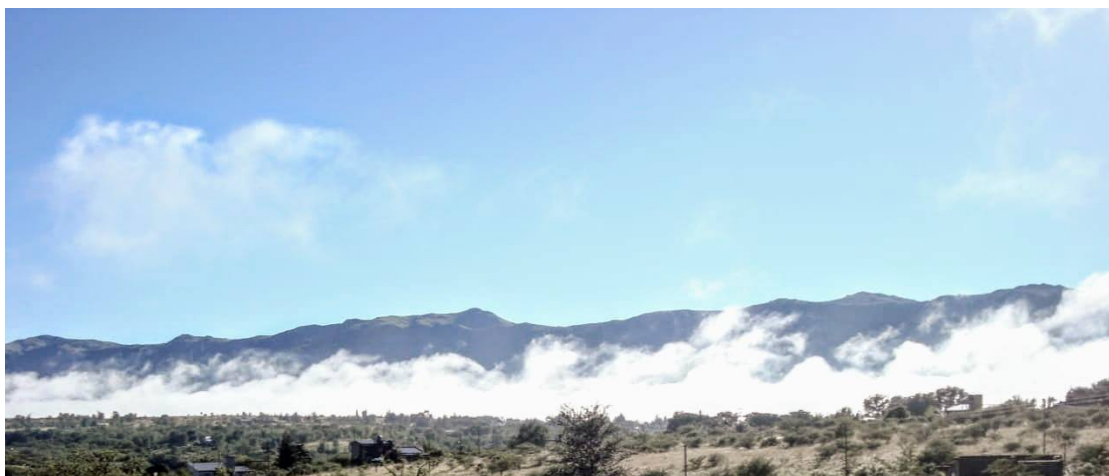
<sup>6</sup> EIA Anexo 1 Vegetación, páginas 38 y 39: [https://drive.google.com/drive/folders/1w1RkzKaTMu\\_M-xL8FZDV5RKh7bxSdJ71](https://drive.google.com/drive/folders/1w1RkzKaTMu_M-xL8FZDV5RKh7bxSdJ71)

Incluso, la pregunta N° 122 dice: *¿Cuál es la cantidad de hectáreas de Bosque Nativo en Zona Roja (Categoría 1) que se va a desmontar y sobre que mapa y con qué definición hicieron el cálculo?*

Y la respuesta del IISPI dice: *La cantidad de hectáreas definitivas a desmontar surgirán de la implantación del proyecto ejecutivo, donde se materializará la traza del proyecto licitatorio de la autovía y por ende definirá el sector de bosque nativo que se va a afectar.*

EVIDENTEMENTE, SUPERFICIE A DESMONTAR NO HA SIDO PRIORIDAD EN EL PROYECTO. BASTA CON DECIR QUE EL PRESUPUESTO PREVÉ 2.566.691,19 m<sup>3</sup> DE EXCAVACIÓN NO CLASIFICADA Y 1.303.976,47 m<sup>3</sup> DE PEDRAPLÉN Y TERRAPLÉN COMPACTADO. SI ESTOS RUBROS SE PUDIERON ESTIMAR HASTA EN CENTÉSIMAS DE m<sup>3</sup> NO SE COMPRENDE POR QUÉ EL IISPI NO EXPLICITÓ ALGÚN GRADO DE PRECISIÓN EN RESPONDER LA CANTIDAD DE HECTÁREAS DE BOSQUE NATIVO A DESMONTAR EN CATEGORÍA ROJO.

5. **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 Bialeto Massé

La pregunta N° 200 dice: *¿Qué estudio se hizo en niebla y nubes bajas durante días y tiempo extenso en la traza pedemontana?*

La respuesta del IISPI dice: *Los bancos de niebla pueden presentarse en cualquiera de las alternativas estudiadas por ser una condición de la región, y se presentan también en la RN38 y en la E55.*

LA RESPUESTA DEL IISPI DA POR SENTADO QUE LA NIEBLA ES UN FENÓMENO REGIONAL HOMOGÉNEO. SIN EMBARGO, LOS BANCOS DE NIEBLA ESTÁN FUERTEMENTE DETERMINADOS POR LA TOPOGRAFÍA. DE LA RESPUESTA SE INFIERE CON CLARIDAD QUE NO HUBO NINGÚN ESTUDIO SOBRE NIEBLA Y NUBES BAJAS.

6. **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 respuesta del IISPI, que englobó a las preguntas 10 a 14, dice: *El "efecto barrera" como se plantea en la zona pedemontana, generará un acceso restringido al Bosque dado que no se plantea ninguna calle colectora ni nudos con ingresos hacia el este es decir que se impide el acceso vehicular. Desde el punto de vista de la autovía, no es posible la instalación de loteos residenciales ni viviendas al este de la ruta las cuales quedan sin vinculación. El ingreso sólo es posible a través de los denominados "pasos de ganado" que permitirán el acceso con motivos recreativos, de investigación, ingreso de bomberos, etc. Esta situación resguardará el bosque, dando al efecto barrera un efecto muy positivo.*

LA RESPUESTA DEL IISPI DA POR SENTADO QUE NO ES POSIBLE LA INSTALACIÓN DE LOTEOS RESIDENCIALES NI VIVIENDAS AL ESTE DE LA RUTA POR QUEDAR SIN VINCULACIÓN. ESTO NO ES REAL. HAY LOTEOS, COMO EL RECIENTEMENTE APROBADO "LA CERCANÍA" EN MENDIOLAZA, CUYO INGRESO Y EGRESO ES EXCLUSIVAMENTE POR LA AUTOVÍA E-53. ESTA SITUACIÓN PUEDE REPETIRSE PERFECTAMENTE PARA EL ESTE DE LA AUTOVÍA PEDEMONTANA.

POR OTRA PARTE, SI BIEN ES CIERTO QUE LA AUTOVÍA PUEDE ACTUAR COMO UNA LÍNEA CORTAFUEGOS PARA LOS INCENDIOS QUE PROVENGAN DEL OESTE, SERÁ UN LUGAR ANTROPIZADO CON 10.930 METROS DE FRENTE DE BOSQUE NATIVO EN CATEGORÍA ROJO TANTO AL ESTE COMO AL OESTE, POR EL CUAL SE PUEDAN GENERAR FOCOS DE INCENDIOS A PARTIR DE COLILLAS DE CIGARRILLOS, APOYO DE CAÑOS DE ESCAPE CALIENTE CONTRA EL PASTO, Y QUEMA INTENCIONAL DE BANQUINAS, ENTRE OTRAS CAUSAS.

7. **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.**

La pregunta Nº 24 dice: *En el documento de Evaluación comparada de las alternativas de proyecto, página 21, dice que la Alternativa 1 ("Pedemontana") No contempla la construcción de nuevos puentes sobre cursos de agua. Sin embargo en el presupuesto (ítem 21) figura la construcción de más de 900 metros de puente por un total de \$453.750.000 pesos que significa el 14,7% del mismo. Explique esta contradicción.*

La respuesta del IISPI dice: *No es una contradicción. No hay nuevos puentes sobre cursos de agua, pero sí hay viaductos para salvar diferencias topográficas, garantizando los criterios de diseño, que estructuralmente son llamados también puentes.*



LA RESPUESTA DEL IISPI DICE QUE ESTRUCTURALMENTE LOS VIADUCTOS SON PUENTES. ENTONCES, NO SE COMPRENDE EL MOTIVO POR EL CUAL LA PONDERACIÓN LOS VALORA EN FORMA NEGATIVA CUANDO PASAN SOBRE ARROYOS Y DIRECTAMENTE NO LOS PONDERA EN FORMA NEGATIVA CON NINGÚN PUNTAJE NI SIQUIERA MÍNIMO CUANDO NO LO HACEN SOBRE UN CURSO DE AGUA.

8. **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.

NO EXISTE INFORMACIÓN EN LAS RESPUESTAS DEL IISPI QUE PUEDAN EXPLICAR QUE LA OPCIÓN PEDEMONTANA TENGA EFECTOS POSITIVOS EN SAN ROQUE.

9. 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.

NO EXISTE INFORMACIÓN EN LAS RESPUESTAS DEL IISPI QUE PUEDAN EXPLICAR EL MOTIVO DE LA SELECCIÓN DE ESTAS DOS OPCIONES POR EL OESTE PARA LA PONDERACIÓN DE ALTERNATIVAS.

10. **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:
  1. 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.
  2. 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.
  3. 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.

4. En su continuación al norte, el tramo hasta Casa Grande seguirá en un primer segmento sobre el yacimiento de uranio "Mina Rodolfo".

La página 55 de las respuestas del IISPI<sup>7</sup> dice: *Razones por la cual se eligió la ALTERNATIVA 1 (PEDEMONTANA) La longitud y el tiempo de viaje son más cortos hasta Cosquín, y este es el objetivo principal a resolver por el proyecto.*

CLARAMENTE, LA RESPUESTA DEL IISPI EXPLICITA QUE EL OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO ES CONSEGUIR LONGITUD Y TIEMPO DE VIAJE MÁS CORTOS HASTA COSQUÍN. DE ESTA MANERA, **LA DISTORSIÓN QUE SIGNIFICA NO EVALUAR LA OBRA COMPLETA HASTA LA CUMBRE ESTÁ EN LA CONCEPCIÓN MISMA DEL PROYECTO.**

11. 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.<sup>8</sup> 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).<sup>9</sup> 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.

<sup>7</sup> Disponible en: <http://secretariadeambienteycambioclimatico.cba.gov.ar/wp-content/uploads/2018/04/Informe-Respuestas-a-las-preguntas-formuladas-en-Audiencia-P%C3%BAblica.pdf>

<sup>8</sup> Disponible en: [http://www.vialidad.gov.ar/sites/default/files/SecI\\_completo.pdf](http://www.vialidad.gov.ar/sites/default/files/SecI_completo.pdf)

<sup>9</sup> Pág. 143 del EIA: <https://drive.google.com/drive/folders/1beVINCSd5xHzYj8pV6m29WZoMyg6bKtU>

La pregunta N° 9 dice: *¿Cuándo y cómo se llevó a cabo el proceso de difusión y consulta a los habitantes de las municipalidades y comunas para el desarrollo del proyecto licitatorio? ¿En qué parte del estudio está el acta, fecha, hora y lugar, y mecanismos de convocatoria a la población, número de vecinos que asistieron a la o las reuniones como indica el proyecto ejecutivo?*

La respuesta del IISPI dice: *La forma de participación Pública prevista por Ley es la de Audiencia Pública. La misma fue convocada e informada por la Secretaría de Ambiente y Cambio Climático previo a hacer público los documentos presentados de EIA, PGA, Pliegos y Anexos, según lo estipula la propia ley. La fecha de la Audiencia fue el 11 de mayo de 2018 con 957 inscriptos. Los Gobiernos locales consultados fueron los de: Comuna de San Roque, Bialest Massé, Santa María de Punilla y Cosquín. En la página 38 del EIA se transcribe lo solicitado por los Gobiernos locales consultados.*

LA RESPUESTA DEL IISPI ES CLARA RESPECTO A QUE NO HUBO PERÍODOS FORMALES DONDE LA SOCIEDAD CIVIL PUDIESE PLANTEAR OBSERVACIONES AL TRABAJO REALIZADO ANTES DE LLEGAR A LA INSTANCIA DE AUDIENCIA PÚBLICA, NI INSTANCIAS Y OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN TEMPRANA PARA PREVER O MINIMIZAR LA APARICIÓN DE CONFLICTOS SOCIALES, MEDIANTE PROCESOS CONSULTIVOS, TAL COMO LO ESTABLECE EL MANUAL DE EVALUACIÓN Y GESTIÓN AMBIENTAL DE OBRAS VIALES DE LA DNV.

#### **B. En relación a la nota del 16 de mayo de 2018 SUAC 298719053918**

La presentación expone:

Que, quisimos calcular con precisión cuántos metros cúbicos de material se iban a remover en los 5090 metros del yacimiento de uranio Mina Rodolfo.

**Que, la información disponible anexa al EIA, específicamente en el documento 8-CómputoMov.Suelo 4+150-14+300, el título del documento no describe su contenido, porque va sólo de 4+150 a 6+800.**

**Que reclamamos a audiencias públicas que complemente dicha información, lo cual no sucedió porque argumentaron que pese al reclamo a quienes aportaron el EIA, no les fue remitida.**

Que, entonces calculamos el dato de la siguiente manera:

1. Pasamos el documento 8-CómputoMov.Suelo 4+150-14+300 a Excel.
2. Hicimos la sumatoria de extracción de suelo y roca, que arroja 639.856 m<sup>3</sup> entre 4+150 a 6+800.
3. En el documento de presupuesto, indica que para el tramo 4+150-14+300 hay 1.835.090 m<sup>3</sup> de movimiento de suelo.
4. La diferencia entre uno y otro arroja 1.195.234 m<sup>3</sup> para el tramo 6+800 a 14+300.
5. Que por regla de tres simple, **estimamos 811.165 m<sup>3</sup> para los 5090 metros de traza sobre el yacimiento de uranio.**

Que, a razón de un promedio de **10 m<sup>3</sup> que pueda cargar un camión, los 811.165 m<sup>3</sup> equivalen entonces a 81.116 camionadas de material**, las cuales por cierto se utilizarían en su mayoría para el relleno de depresiones en el trazado de la autovía, pero que aportan una idea de magnitud.

Que de acuerdo a la planimetría expuesta en el EIA, **hay lugares en los que se debe excavar a más de 20 metros de profundidad** en los 5090 metros que pasa la traza sobre el yacimiento.

Que el supuesto "aval" de la Comisión Nacional de Energía Atómica a la obra dice: *"Considerando lo expresado oportunamente en el EIA y en el Plan de Gestión Ambiental (PGA) correspondiente, ambos documentos facilitados por la DPV a esta Comisión para su conocimiento, **donde se afirma que no será removido material, ni se extraerá roca mineralizada en la construcción de la ruta en los puntos de intersección Ruta – Mineralización, donde sólo se aportará material estéril de otros sectores para la materialización de la misma; esta Comisión Nacional sostiene que en dicha situación no se modificarán negativamente las condiciones ambientales radiológicas naturales del sector en cuestión.**"*

**Que, en consecuencia, el "aval" de la CNEA se da sobre el supuesto de que no se removerá material mineralizado en esos 811.165 m<sup>3</sup> que se van a excavar, incluso hasta a más de 20 metros de profundidad, lo cual es en la práctica, imposible.**

Que el EIA indica también que *"Como propuesta complementaria, se planteó que se harán exploraciones geológicas y radimétricas durante la ejecución de la obra con escintilómetro, u otro equipo al efecto, pidiendo colaboración a la Secretaría de Minería de la Provincia de Córdoba, a la CNEA, si correspondiere, y a los geólogos especialistas, que la empresa deberá tener en la nómina y deberán aplicar las medidas del Plan de Gestión Ambiental específicas en todo el tramo en cuestión. En los tramos donde se identifique la presencia, se utilizará material de otras zonas y no se movilizará el local."*

De este párrafo del EIA surgen dos conclusiones:

- **Que el relevamiento previo de condiciones exploraciones geológicas y radimétricas con escintilómetro, u otro equipo al efecto no se hizo, lo cual debió haber sido previo al diseño del trazado.**
- **Que los costos de usar material de otras zonas no está incluido en el presupuesto, con lo cual nos podemos encontrar de nuevo con un incremento de costos como el sucedido con el Camino del Cuadrado, no en este caso por una falla geológica, sino por la presencia de minerales de uranio no previstas en el proyecto.**

La pregunta N° 101 dice: *¿Por qué no han sido publicados los gastos de cómputos de Movimiento de Suelo desde 6+850 hasta 14+300?*

La respuesta del IISPI dice: *Por un error de impresión de solapa de archivo, se omitió esta planilla, hoy agregada.*

EL 3 DE JULIO EL PRESIDENTE DEL FORO AMBIENTAL CÓRDOBA ESTUVO EN LA CTI PARA SOLICITAR RESPUESTA AL PEDIDO DE INFORMACIÓN REALIZADO EL DÍA ANTERIOR SUAC 415581053018 SOLICITANDO LOS MOVIMIENTOS DE SUELO PARA LAS PROGRESIVAS 6+800 A 14+300, QUE NO ESTABAN EN EL EIA.

**ESTO PERMITIÓ CORROBORAR QUE DICHA INFORMACIÓN NO ESTÁ EN EL EXPEDIENTE, A PESAR DE QUE DESDE EL IISPI AFIRMARON HABERLO HECHO EN LA RESPUESTA A LA PREGUNTA N° 101.**

### **C. Ampliación de motivos de rechazo del EIA: ¿Se sometió a audiencia pública un anteproyecto o un proyecto?**

**Según consta en el Informe Final de Audiencia Pública Ambiental de Santa María de Punilla, fechada el 18 de Mayo de 2018 <sup>10</sup>, el ingeniero Francisco Delgado respondió en 18 oportunidades que éste es un anteproyecto:**

- 1. Página 115 ¿Cuándo y cómo se llevó a cabo el proceso de difusión y consulta a los habitantes de las municipalidades y comunas para el desarrollo del proyecto licitatorio?. ¿En qué parte del estudio está el acta de fecha, hora y lugar, y mecanismos de convocatoria a la población, número de vecinos que asistieron a la o las reuniones como indica el proyecto ejecutivo? **No será detallista, no es un proyecto licitatorio ni es un proyecto es un anteproyecto.****
- 2. Página 122 ¿Cual es el diseño del "corredor sanitario" que mejoraría la conectividad entre los distintos nosocomios regionales entre sí y hacia instituciones de Córdoba Capital? **En el anteproyecto de la autovía está analizado cómo van a ser las conexiones.****
- 3. Página 123 ¿Por qué en el presupuesto, no se considera ningún ítem que informe sobre el monto que se paga por expropiaciones? **Este es un anteproyecto en el que se consideraron cuales serán las expropiaciones pero se analizarán más adelante detalladamente.****
- 4. Página 124 ¿Son correctos los perfiles transversales y longitudinales que exponen en el Proyecto para toda la obra proyectada? **Es un anteproyecto, el proyecto ejecutivo va a contar con indicaciones que están en el plan de gestión ambiental.****
- 5. Página 125 ¿Por qué no han sido publicados los datos de Cómputos de Movimientos de Suelo desde 6+850 hasta 14+300? **Si están yo personalmente presenté esos papeles. Es un anteproyecto y el proyecto ejecutivo va a tener una serie de cambios por ejemplo de la traza para que no haya desmontes.****
- 6. Página 129 ¿En qué parte del estudio está el detalle de qué parcelas/propiedades/lotés afectaría la traza propuesta para que los propietarios tengan acceso a dicha información? **A este nivel de anteproyecto pero en detalle se profundiza en momento de proyecto ejecutivo.****
- 7. Página 129 ¿En qué parte del Estudio de Impacto Ambiental está el estudio de diagnóstico de patologías que aquejan a los sistemas constructivos de inmuebles de valor patrimonial para considerar metodología y proceso de ejecución de desmonte y así mantener la integridad del edificio estudiado? Como por ejemplo el caso de la Iglesia San Plácido. **Re responde en la traza de este anteproyecto la iglesia San Plácido no es afectada pero en el proyecto ejecutivo se indica que tiene que tener minimamente 70 metros de distancia.****
- 8. Página 129. En el Estudio de Impacto Ambiental se menciona como medida de mitigación generar mecanismos de información a la comunidad involucrada ¿Sabían que desde que comenzó la construcción de la obra vial emergen conflictos comunitarios por la falta de información y consulta? ¿cómo piensan**

<sup>10</sup> Disponible en: <http://secretariadeambienteycambioclimatico.cba.gov.ar/wp-content/uploads/2018/04/023-FINAL-38-1.pdf>

solucionar estos conflictos? **Es un anteproyecto que no está en construcción. Cada una de las zonas urbanas tendrán sus políticas.**

9. Página 130. En el Capítulo 3, página 66, se hace referencia que la traza propuesta pasará a más de 300 mts de la formación de las Barrancas Bermejas, y en el PG\_1 PR 4+150 a 14+300 se observa, según escala de plano, que pasa a aproximadamente a 80 mts. ¿Cómo es esto posible y si pueden explicarlo? **Este es un anteproyecto y de lo que se analizó surgen variantes para la traza y que tiene que pasar a por lo menos 300 metros de las Bermejas.**
10. Página 130 ¿Por qué están faltantes en los documentos los siguientes ítems (que deberían ser presentados de forma gráfica y electrónica) con sus respectivas coordenadas geográficas?: Puntos Fijos de Referencia para el Estudio, (Poligonal Básica, Eje Definitivo, Cuadrícula de Coordenadas, Definición geométrica de ejes en planta), Datos de vértices y curvas del eje definitivo, Planos de Topografía, Datos Catastrales en Planos. **Se responde que es un anteproyecto todo se va a analizar como aspectos topográficos y en el proyecto ejecutivo se tendrá en cuenta.**
11. Página 131 ¿Por qué en el estudio no se encuentra el plano de detalle de la red vial que muestra la solución de acceso exclusivo al Hospital Domingo Funes y el empalme con la costanera este en dirección a Cosquín y el ingreso a la planta depuradora de cloacas ubicada en dirección a Bialet Massé? **Eso tiene que estar indicado en el proyecto ejecutivo no en un anteproyecto.**
12. Página 131 ¿Según el cronograma de trabajo, los 11 viaductos/puentes serán construidos en tres meses. ¿Cuál será la tecnología a utilizar?, dado que el tiempo de construcción de un puente/viaducto estándar es de 25 mts de longitud es superior a un año? **Estamos a nivel de anteproyecto esto se definirá en el proyecto ejecutivo. Pero los 11 viaductos no registran complejidad.**
13. Página 131. En varios pasajes del texto del EsIA se menciona una Planta de Asfalto (págs. 334, 366, 398, 397 y otros) ¿Qué tecnología se utilizará? ¿Dónde se prevé su instalación? ¿Qué capacidad de producción tendría en toneladas hora? **Requiere en primer lugar un análisis de proyecto y esto es un anteproyecto.**
14. Página 133. Usted dijo que no se removerá el yacimiento Rodolfo y un Ing. nos mostró que en el plano propiamente del IISPI que se va a remover 15 metros de profundidad, ¿por qué nos mintió? **Este es un anteproyecto, y durante la ejecución del anteproyecto se hace el estudio de impacto ambiental y surgen algunos inconvenientes que luego se estudiarán, luego en el plan de ejecución se indica expresamente que no va a haber excavación en esa zona. Se hará todo sobre terraplén. Lo dice el plan de gestión ambiental y la Comisión de Energía Atómica.**
15. Página 134. ¿Por qué se habla de pedemonte, en la parte de Bialet Massé, cuando éste está poblado? **El bautismo que le pusimos fue pedemonte, para poder trabajar en el anteproyecto.**
16. Página 135. ¿Por qué no bajaría en Bialet Masse en el lugar original que se conocía como puente carretero? ¿Pondrían iluminación y seguridad? ¿Pondrían peaje? **En el anteproyecto la bajada a Bialet Massé es la misma que**

**para Santa María de Punilla pero se va a analizar para cuando sea el proyecto ejecutivo.**

- 17.** Página 135 ¿Con que legitimidad cree que se puede dar licencia ambiental a este proyecto siendo reprobado en el 80% de los expositores que se han presentado en esta audiencia? **Nosotros como técnicos hace muchísimo tiempo que estamos estudiando un anteproyecto. Es muy muy conveniente.**
- 18.** Página 135. Si se llama Audiencia Pública para debatir un EsIA ¿Por qué el documento es en anteproyecto que puede sufrir severos cambios en la etapa de Proyecto? ¿No debería volverse a hacer el estudio de impacto ambiental que garantiza las verdaderas ponderaciones? **Un pequeño detalle para que lo tengan. La actual traza del anteproyecto indica luego del estudio de impacto ambiental indica que el proyecto ejecutivo no tenga desmontes.**

**POR CIERTO, LAS REITERADAS ALUSIONES DEL ING. DELGADINO A QUE SE TRATA DE UN ANTEPROYECTO TIENEN UNA BASE LEGAL EN EL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA Y EL PRESIDENTE DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD, PARA EL "ESTUDIO TÉCNICO Y ECONÓMICO PARA LA CONECTIVIDAD VIAL ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA VARIANTE COSTA AZUL, SAN ROQUE – LA CUMBRE." EN EL MISMO, EL IISPI TUVO A SU CARGO LA REALIZACIÓN DEL ANTEPROYECTO. EXPEDIENTE 0045-019653/2017**

**EL PROBLEMA ES QUE EL ARTÍCULO 15 DE LA 10208 HACE REFERENCIA A PROYECTOS QUE DEBEN SOMETERSE A AUDIENCIA PÚBLICA.**

**POSTERIORMENTE, CONTRADIENDO A LAS AFIRMACIONES REGISTRADAS EN 18 OPORTUNIDADES EN LA AUDIENCIA PÚBLICA, LAS SIGUIENTES SON LAS RESPUESTAS POR ESCRITO DEL IISPI:**

La pregunta N° 177 dice: *Si es un anteproyecto, ¿se hace EsIA sobre el "proyecto" con su correspondiente audiencia pública?*

La respuesta del IISPI dice: **No se presentó un anteproyecto, sino un proyecto, lo que dio lugar a la Audiencia Pública. Es un proyecto licitatorio. El proyecto ejecutivo incorpora siempre ajustes que hacen a la implantación de la obra.**

La pregunta N° 181 dice: *La audiencia pública tiene por objeto analizar el proyecto a llevar a cabo en la obra, ¿por qué motivo presentó un anteproyecto incompleto donde hay muchos aspectos que supuestamente se están resolviendo en el proyecto ejecutivo? ¿se volverá a someter a audiencia pública el estudio definitivo con la información real?*

La respuesta del IISPI dice: **No se presentó un anteproyecto, sino un proyecto. Es un proyecto licitatorio. El proyecto ejecutivo incorpora siempre ajustes que hacen a la implantación de la obra.**

Sin embargo, para la pregunta N° 90): *Capítulo 7: al no tener las áreas totales terraplenadas y de taludes, tampoco las diferentes alturas de peraltes. ¿cómo pueden dimensionar el impacto en el paisaje de esa alternativa?*

La respuesta del IISPI habló de un análisis en base al anteproyecto: ***Se realizó el análisis en base al anteproyecto donde se presentan secciones de talud y terraplén a lo largo de la traza.***

**LA LEY 10208 HABLA EXCLUSIVAMENTE DE PROYECTO. NO DE ANTEPROYECTO NI DE PROYECTO EJECUTIVO.**

**CUANDO EL ING. DELGADINO RESPONDIÓ EN LA AUDIENCIA PÚBLICA, HIZO CLARA Y REITERADA ALUSIÓN A QUE LO PRESENTADO SE TRATABA DE UN ANTEPROYECTO, JUSTIFICANDO ASÍ NO PODER RESPONDER A LAS PRECISIONES QUE SE LE SOLICITABAN.**

**LUEGO, EN LAS RESPUESTAS ESCRITAS, AFIRMÓ QUE LO PRESENTADO ES UN PROYECTO, PERO QUE LUEGO VIENE UN PROYECTO EJECUTIVO QUE INCORPORARÁ AJUSTES (EN LAS RESPUESTAS POR ESCRITO, EN 23 OCASIONES HACE REFERENCIA AL FUTURO PROYECTO EJECUTIVO).**

**PERO CLARAMENTE, NO SE TRATÓ DE UNA CUESTIÓN DE JERGA PROFESIONAL MAL UTILIZADA EN OCASIÓN DE LAS RESPUESTAS ORALES EN LA AUDIENCIA PÚBLICA. ES QUE, DEFINITIVAMENTE, LO SOMETIDO A AUDIENCIA PÚBLICA FUE UN ANTEPROYECTO, TAL COMO LO DEFINE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (RAE): “Conjunto de trabajos preliminares para redactar el proyecto de una obra de arquitectura o de ingeniería.” LA RAE DEFINE COMO PRELIMINAR: “Que sirve de preámbulo o proemio para tratar sólidamente una materia.”**

**ESTO NOS PERMITE SOSTENER QUE EL SOLO HECHO DE HABER PRESENTADO UN ANTEPROYECTO (O UN PROYECTO QUE DEBE SER COMPLETADO POR UN PROYECTO EJECUTIVO) AMERITA POR SÍ SOLO EL RECHAZO DEL EIA, POR LAS MÚLTIPLES INCONSISTENCIAS EXPUESTAS EN LA PRESENTE NOTA, COMO TAMBIÉN POR LAS DISTINTAS INSTITUCIONES QUE FUNDAMENTARON POR ESCRITO SU RECHAZO AL EIA, AL IGUAL QUE LOS 285 CIUDADANOS QUE SE EXPRESARON FUNDADAMENTE EN CONTRA, EN LA AUDIENCIA PÚBLICA.**

#### **PETITUM**

Por todo lo expuesto solicitamos:

**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 incorpore la presente nota al expediente 0517-023469/2018.**

Sin otro particular, saludanos a Ud. atentamente.