

Proyecto: ALTERNATIVA A RN38: PUENTE COSTA AZUL – LA CUMBRE -
SECCIÓN COSTA AZUL – COSQUÍN - Progresivas 0+000 a 4+150 y 4+150 a
14+300

La página de prensa del Gobierno de la Provincia de Córdoba anuncia la finalización de un proceso participativo y de haber definido la traza más conveniente y oportuna para la obra Autovía en el Pedemontana.

En el marco de la participación ciudadana y con la convicción de que Punilla necesita una Autovía bella, funcional y segura, se hacen llegar serias dudas sobre la afirmación “la traza más conveniente y oportuna”.

En el Nuevo Proyecto Vial por el cual se otorga Licencia Ambiental, existen errores muy graves y groseros, de conceptos y resolutivos.

Los textos resaltados corresponden a la página oficial del Gobierno de la Provincia de Córdoba

<http://prensa.cba.gov.ar/medio-ambiente-y-energia/autovia-pedemontana-en-punilla-un-proyecto-consensuado-para-el-beneficio-de-todos/> , a los cuales se hace referencia:

- A la altura de Barrancas Bermejas, sobre Biale Massé, el desplazamiento de 120 metros de la autovía hacia el este, para mayor distancia de un área conocida por su riqueza de aves.

Las consecuencias técnicas y sociales de este desplazamiento del eje son las siguientes:

- Se diseña la futura Autovía con una pendiente de ascenso, -la inclinación de la carretera (subida)- superior al 8% (fuera de normativa), muy extensa, demasiado larga, casi 1km (entre 4+400 y 5+400), los vehículos pesados pierden potencia, no pueden subir, se reduce la velocidad de marcha a mínimos de 10 a 15km/hora (extremadamente peligroso en Autovía)

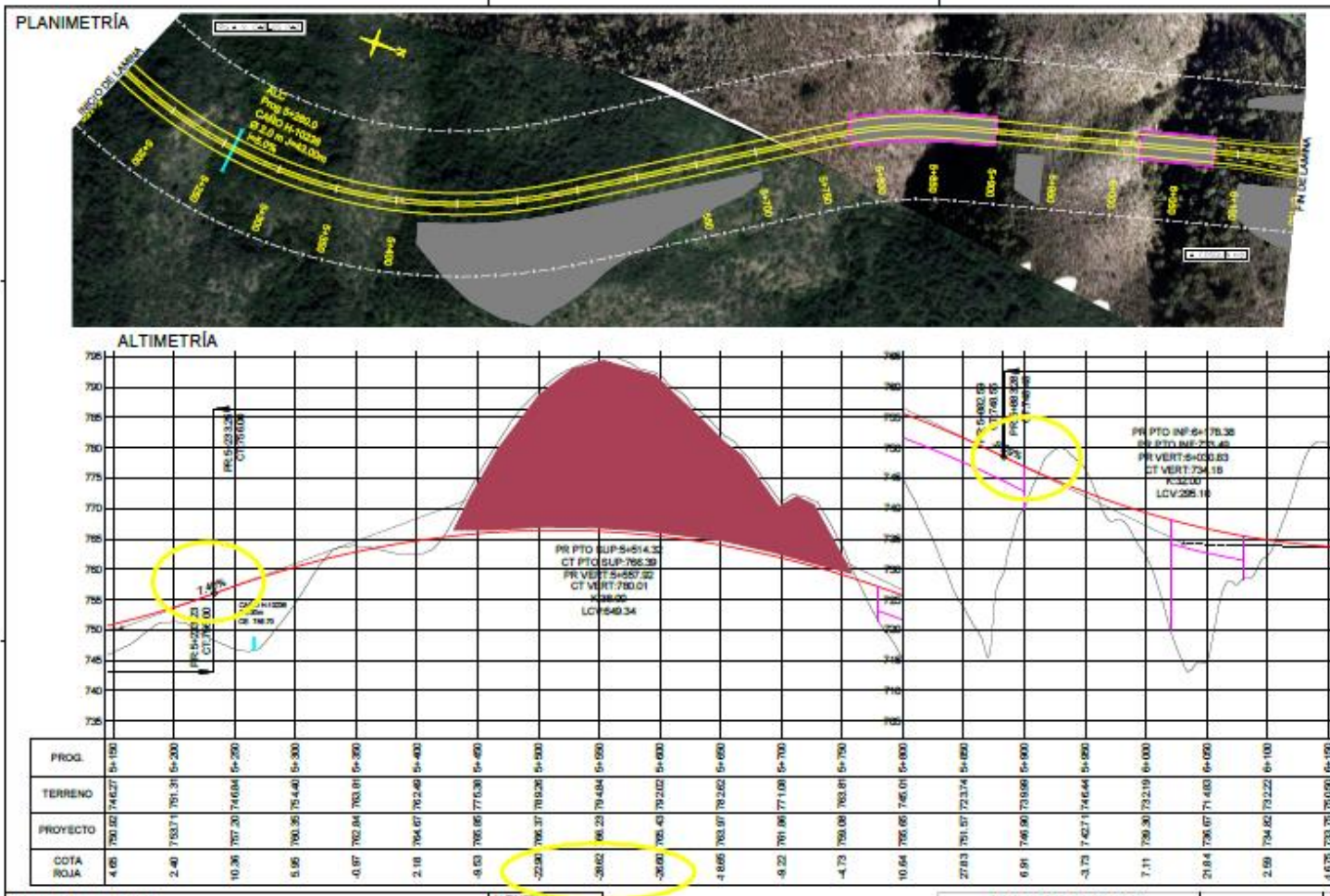


- Camiones de alto tonelaje -45Tn- circularan extremadamente lentos, su velocidad será **inferior a la mínima permitida de 60km/h**, produciendo un altísimo ruido nocturno, exagerada contaminación y transformándose en un peligroso obstáculo casi detenido por su baja velocidad. No se debe olvidar la incorporación a nuestras carreteras de los llamados bi-trenes de 75Tn. Algunos vehículos, con seguridad no podrán terminar de subir !!!
- Al coronar la subida, se comienza a recorrer la pendiente de bajada, cercana al 10%, posee una extrema longitud en descenso, superior a un 1km (totalmente fuera de norma - un cheque en blanco a los accidentes viales en días de escarcha o hielo). Estas deficiencias y errores groseros en el diseño, obliga a los ingenieros luego a colocar carteles en las carreteras del tipo “Cerrado por Humedad y Llovizna Finita”

Estas observaciones se contradicen con el texto de la página oficial del Gobierno:

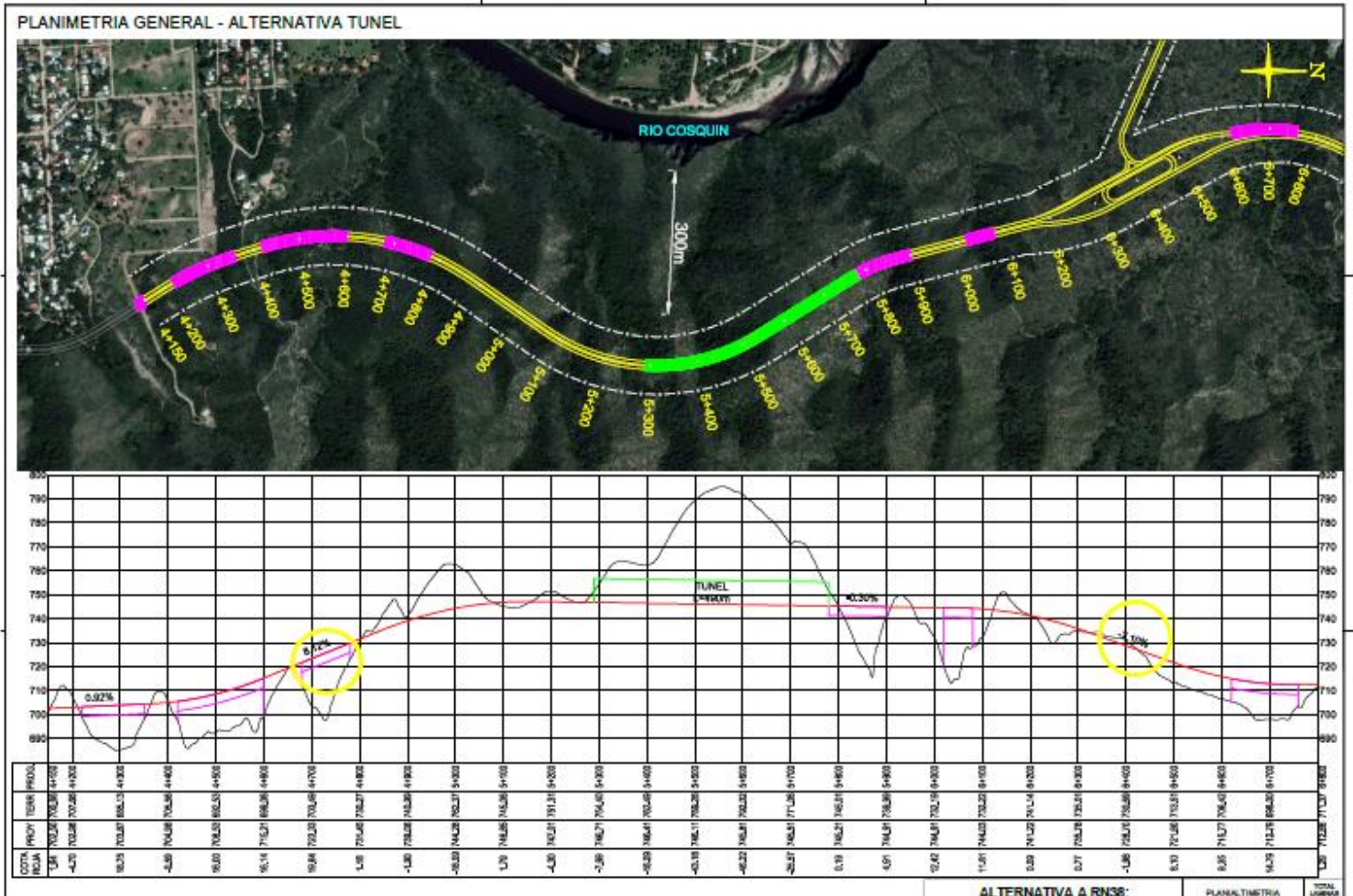
- Mayor agilidad y seguridad vial entre localidades y polos sanitarios.

- El croquis indicativo sobre las Barrancas Bermejas, muestra profundidades de desmorte superiores a 25mts, longitudes de desmorte superior a 400mts. A esto se debe agregar los **desmontes “necesarios” para caminos de servicio y obra, no considerados en ningún plano.**



- El bosquejo es muy impreciso y no ofrece aclaración alguna, se puede interpretar que se proponen construir 5 Puentes–, la única documentación existente son pequeños rectángulos de color rosa en el dibujo. Sin planos individuales, referencias, definiciones, ni presupuesto, solo pequeños e insignificantes rectángulos.

- En el siguiente croquis, se encuentra una supuesta alternativa, en la cual aparece una línea verde que dice representar un túnel oculto de 500mts del cual no hay ningún informe, ni documento, ni presupuesto, solo un simple croquis en el Nuevo Proyecto Vial. A esto que parece ser un túnel, por cuestiones de pendiente, tampoco podrán acceder convenientemente vehículos pesados. También tiene Licencia Ambiental.



- Con el desplazamiento de la traza en sector Barracas Bermejas, quedan obsoletos absolutamente todos los cálculos de movimiento de suelos, por lo tanto también el presupuesto. Ambos documentos no acompañan el Proyecto al cual se le otorga Licencia Ambiental

- A la altura del Yacimiento de Uranio "Rodolfo", entre Santa María y Cosquín, el desplazamiento de 300 metros de la autovía hacia el oeste para la preservación del medio ambiente y la biodiversidad.

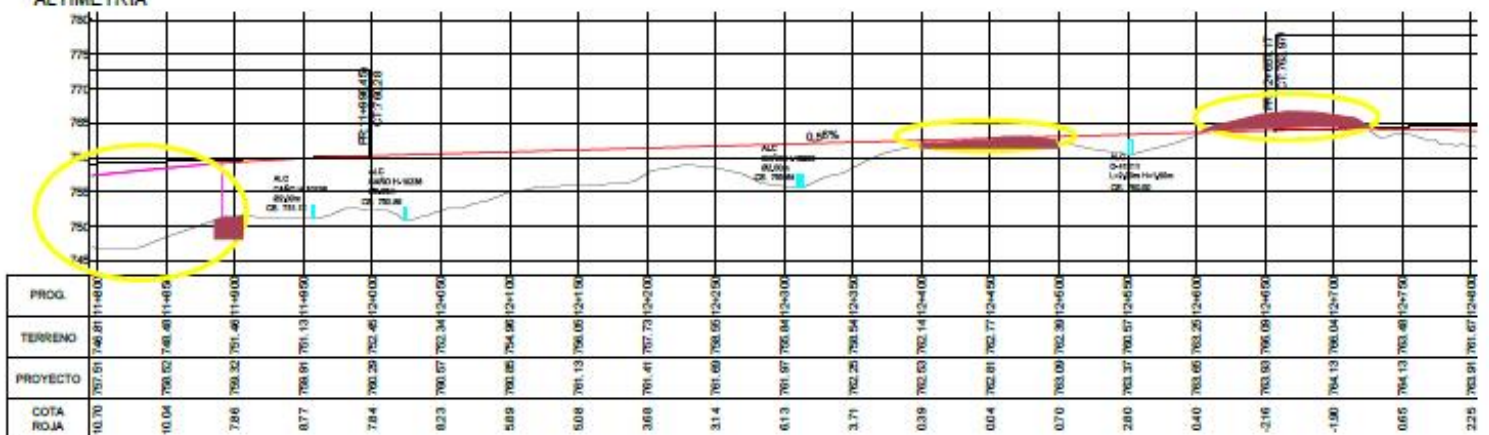
Las consecuencias técnicas y sociales de este desplazamiento del eje:

- Se observa en el siguiente boceto que **sobre el ámbito del yacimiento Rodolfo, se realizarán excavaciones profundas** (ejemplo prog. 9+600; 10+400; 11+500 y es especialmente de destacar el **desmonte** entre prog. 12+400 a 12+700 de profundidad superior a los 2.00mts. ya que este lugar, **se trata de zona urbana poblada sobre yacimiento de uranio**, además de otros puntos). El movimiento de suelo sobre el yacimiento Rodolfo según planos se realizará y tendrá más de 2.00mts de profundidad, según relato de los proyectistas no sé toca nada.

PLANIMETRÍA



ALTIMETRÍA

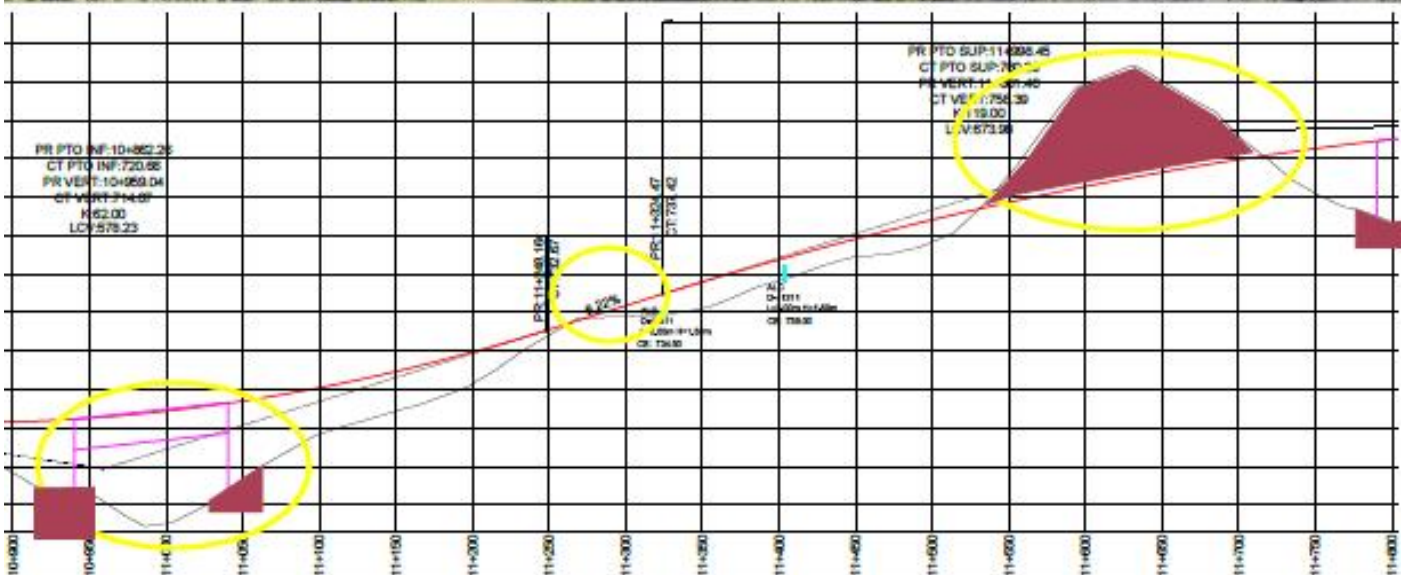
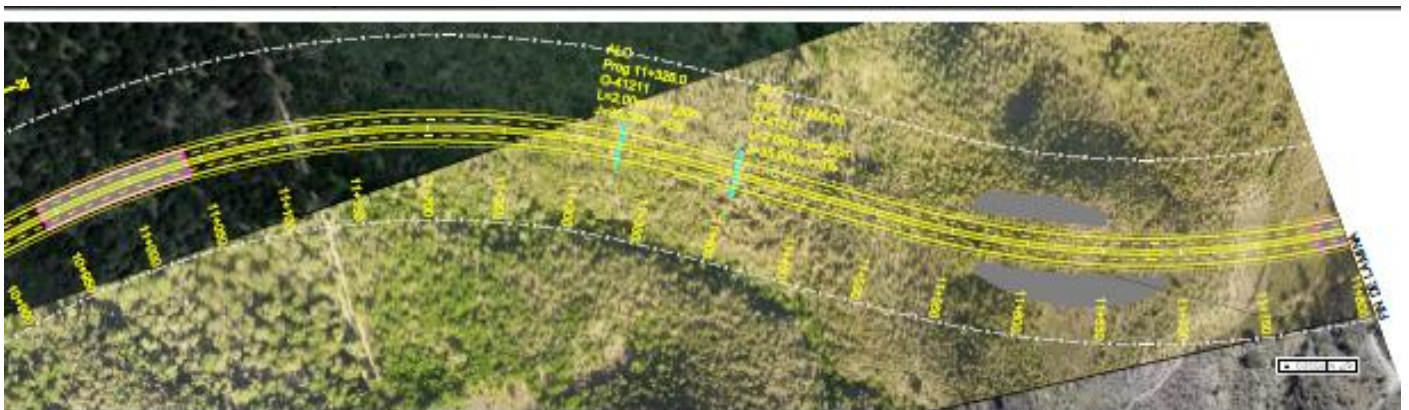


- La siguiente información gráfica, nos dice, que como consecuencia del desplazamiento de la traza, unas 20 a 25 calles del barrio La Mandinga en Cosquín, quedarán literalmente atravesadas por la nueva obra. Para este **"atravesamiento"** no ha sido nada previsto,

nada proyectado, nada pensado que permita la mentada conectividad. Según el “detalle preciso y estudiado presentado en planos”, familias enteras con niños y sus propiedades quedarán aisladas por el resto de los días, del lado Pedemontana, teniendo solamente la posibilidad de realizar pasos clandestinos por sobre la futura Autovía para desplazarse, por ejemplo a la escuela. Este efecto, es llamado dentro del EsIA “efecto de barrera positivo”, una de las razones por la que se otorga Licencia Ambiental al Proyecto Vial.



- Con esta tan conveniente traza, llevada a un lugar tan preciso y estudiado, quedan sepultadas también algunas viviendas en el Barrio La Mandinga, sobre las cuales tampoco existe información técnica que justifique dicha sepultura de viviendas. Es decir, no hay planos de expropiación, este dinero por expropiaciones no está contemplado en presupuesto y no existe documentación en el proyecto que mencione, magnifique y cuantifique esta situación. Hubiese sido de interés que la situación al menos fuese visualizada y mencionada. Los técnicos no pudieron verlo ni medirlo. Se dijo que el material con el cual se realizaría el tapado, sepultura y relleno de esta zona urbana en Cosquín, sería de una calidad excelente y transportado desde lugares especiales.
- Como tema menor y ya casi sin importancia, el ascenso hacia el ámbito del Yacimiento Rodolfo, se “resuelve brillantemente desde la Ingeniería” con una pendiente ascendente superior al 6%, de esta forma, el diseño elegido coloca a la **traza fuera de norma y tolerancia, y no apta para este tipo de carreteras.**
- **No pasarán !!!!una Auditoría del B.I.D ni de Seguridad Vial**

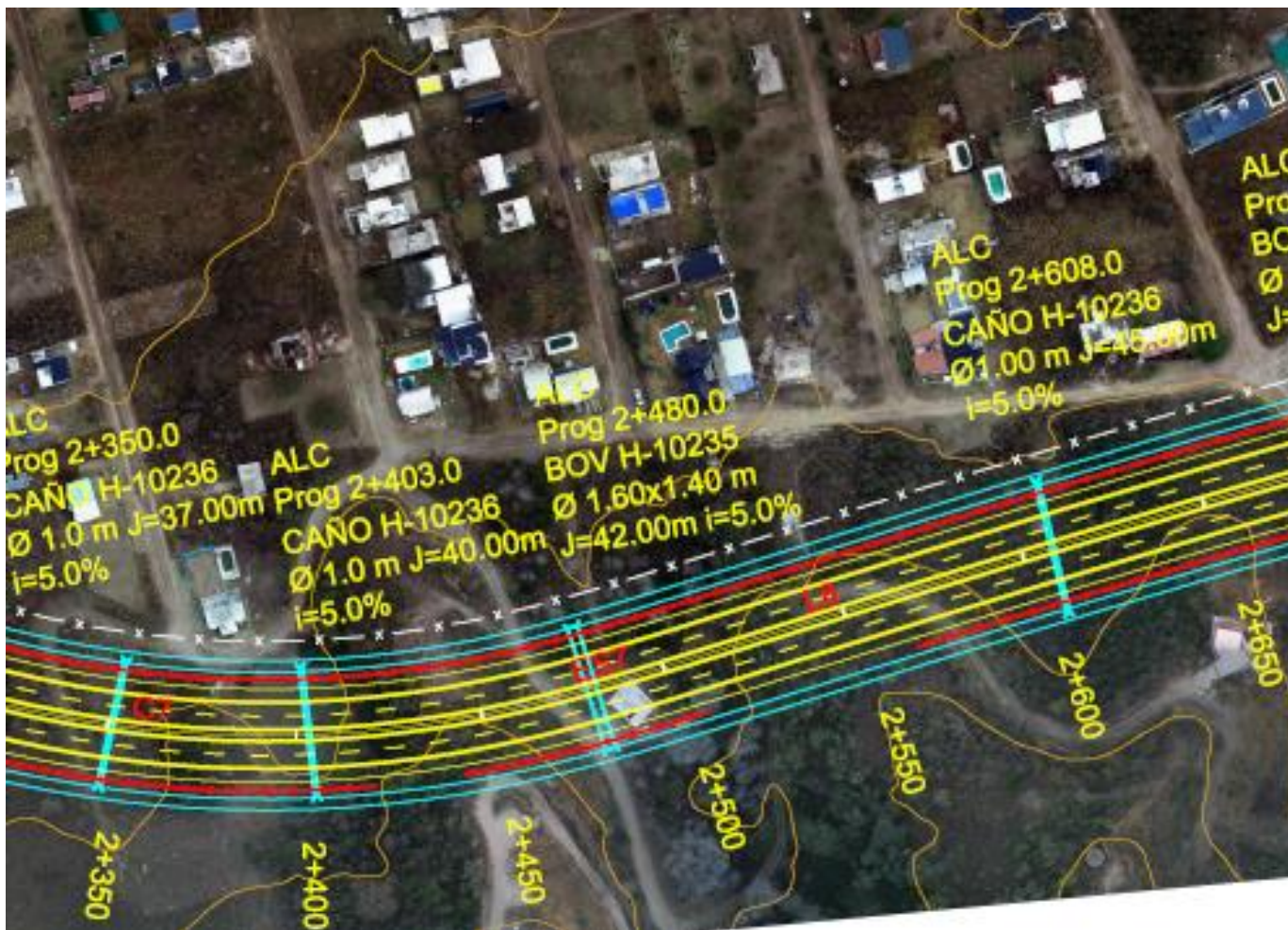


- Con el desplazamiento de la traza en sector Rodolfo, quedan obsoletos absolutamente todos los cálculos de movimiento de suelos, por lo tanto también el presupuesto. Ambos documentos no acompañan el Proyecto al cual se le otorga Licencia Ambiental

- La construcción de alcantarillas para el paso de la fauna, con miradores, descansos viales y accesos a las sierras para pobladores y turistas.

.....es una cosa totalmente diferente a “la simple colocación de un caño mal puesto”, como muestran los bosquejos.

Se presenta un ejemplo fácil de visualizar, donde se muestra el grado de no-resolución y no-funcionalidad que presentan algunas alcantarillas.



Se observan líneas en celeste, que indican la disposición de estas alcantarillas cuyas salidas de agua, apuntan directamente a las viviendas en la zona de San Roque. Los proyectistas argumentan que tendrán al menos 2mts de diámetro, ya se ven algunas bocas, amenazantes desde las Sierras. Algunas de estas alcantarillas transportarán caudales (cantidades de agua) similares y superiores al Río Suquía, al menos una vez en los próximos años de acuerdo a los parámetros de cálculo.

En estos rudimentarios bosquejos, tampoco lo demuestra otra documentación, que obras complementarias (zanjones, piletones, altos muros, paredones, lagunas de retención, empalizadas, pontones, canales no navegables, etc.) serán necesarias realizar para **defender** las viviendas y solucionar las inundaciones a estos vecinos. Situaciones similares aparecen a todo lo largo del proyecto.

Desde la Ingeniería de Proyecto, no existe el aporte técnico necesario que solucione los problemas, que con seguridad causará el agua entre estos vecinos. Muy por el contrario, se ha entrado en un grado de inexactitud, inexperiencia e irregularidades en la Ingeniería de Proyecto, donde todo es objetable. Estos ejemplos groseros de impericia, se repiten en varias situaciones del proyecto.

Estamos ante un proyecto fundado en el cuidado del medio ambiente y la pluralidad de voces que fortalecen nuestros valores democráticos, potenciando el turismo y las economías regionales para el progreso de la región y sus habitantes.

Estamos ante un Proyecto Vial que no cumple las condiciones mínimas para ser tenido en cuenta como base para un Estudio de Impacto Ambiental. Desde la pluralidad de voces, **entono la voz de la Auditoría de Proyectos** y le comparto al Gobierno, que este proyecto no ha sido resuelto desde la Ingeniería Vial, por lo tanto son solo incertidumbres, no potencia nada, ni turismo, ni economía regional.

Un proyecto mal planificado, el único resultado posible que ofrece es una obra mal hecha, con grandes pérdidas económicas, graves daños medioambientales y humanos, mucha desconfianza, y en estos tiempos algunos osados, hablan hasta de sospechas de corrupción.

Al no reunir esta TRAZA las condiciones de alcanzar los requerimientos mínimos de RESOLUCIÓN y FUNCIONAMIENTO, es lógico deducir que ninguno de los otros corredores viales, mal llamados variantes, ha sido ESTUDIADO con la integridad necesaria para considerarlo como un ANALISIS DE VARIANTES.

Como conclusión, se desprende que NO HAY PROYECTO ni ANALISIS DE VARIANTES. Por lo tanto recomiendo al Gobierno, se realicen los análisis de variantes pertinentes para visualizar y evaluar verdaderos impactos.

Recomiendo además el retiro de la Licencia Ambiental al proyecto presentado ya que debido a sus falencias, inexactitudes y al no haber pasado por Auditoría Técnica, induce a autoridades políticas, medios, referentes y responsables de comunicación a repetir errores conceptuales muy groseros.

Desde el fin de la Audiencia Pública, hasta el momento y debido a una deficiente planificación y a una falta total de Auditoría a la Ingeniería de Proyecto, se ha gastado mucho más dinero en Movimiento de Fuerzas de Seguridad, Policía, Gendarmería y Servicios Médicos que lo que costaría una excelente Consultoría de Ingeniería.

Con fecha 17 08 2018 se presenta ante la SAyCC un cuadernillo de 42 hojas marcando solo algunos de los errores y falencias del proyecto vial, el cual se adjunta.

Es de destacar que de acuerdo a lo expuesto, se otorga Licencia Ambiental a un Proyecto Vial evaluado en U\$D 200.000.000

- sin la mínima exigida Documentación Técnica, solo croquis y esbozos
- sin Cómputo de Movimiento de Suelos
- sin Proyectos y Cómputos de Puentes.
- sin Presupuesto de Obra,

La nada misma !!!!!

Dipl.-Ing. Eduardo Esparza
Technische Hochschule Nürnberg - Alemania
Tel. : 351 2 421 609