

ovía

amarilla  
ce: yacim  
bosque r  
claro: bc

# Incidencia para que la autovía de Punilla no fuese por la montaña



gle E

18 DigitalG



---

# Incidencia para que la autovía de Punilla no fuese por la montaña

La acción de incidencia sobre la autovía Pedemontana comenzó en diciembre de 2017, cuando vecinos de Cosquín comenzaron a alertar por redes sociales sobre marcas en el suelo, de las que obtuvieron información de que señalaban la traza de la autovía que el Gobierno iba a construir, bordeando el margen occidental de las Sierras Chicas. A partir de allí, Federico Kopta solicitó a vecinos que fuesen georreferenciando las marcas y enviando las coordenadas. Con eso continuó una relación de intercambio de información y acuerdo de estrategias con vecinos organizados en las asambleas de San Roque, Cosquín, Bialeto Massé y Casa Grande.

El 4/1/18, el intendente de Cosquín reconoció un trazado por el este de la ruta 38 ante un grupo de vecinos que se manifestaron. El 16/1 lo confirmó el gobernador Juan Schiaretti en su visita a Cosquín, en Radio Inédita 103.9 de esa localidad.

Con la confirmación del Gobernador y las marcas relevadas hasta ese momento con las que pudo reconstruir la traza planeada, Federico Kopta se puso en contacto con el periodista Fernando Colautti, de La Voz del Interior, para que sacaran una nota, que fue publicada el 18/1 con el nombre “Confirman una autovía para la ruta 38, pero se discute su trazado”. En la misma, el presidente de Vialidad Osvaldo Vottero anticipó que el proyecto estaría listo en marzo y precisó dificultades en la traza a la altura de Bialeto Massé, donde harían viaductos.

Luego, Federico Kopta fue relevando, procesando y georreferenciando información referente al yacimiento de uranio Rodolfo, a partir de un croquis de 1960. Con la traza reconstruida a partir de las marcas, la misma pisaría 980 metros del yacimiento, que tiene una concentración de uranio que va de entre 296 a 339 gramos por tonelada. Para comparar, Los Gigantes tiene 260g/t. La concentración de uranio en el chichón de Dioxitek es de 337 g/t, casi la misma que la del yacimiento Rodolfo.

En base a esta información, el 17/2 el periodista Lucas Viano publicó en La Voz del Interior la nota titulada “Los desafíos ambientales de la autovía de Punilla”.

El 29/1/18 Natalia Contín relevó una marca cuesta arriba de la capilla San Plácido, en Bialeto Massé, la cual confirmó la continuidad de la traza por encima de la formación llamada Labio del Indio. Dicho punto sirvió para que ella acompañara el 7/2 al periodista Federico Tolchinsky para elaborar un informe televisivo para Telenoche 12, que fue emitido el 28/2 con el nombre “La ruta 38: una traza en rojo”.

En la primera reconstrucción de lo que sería la traza, se pudo observar que el 70% pasaría sobre bosque nativo en Categoría Rojo. Esto fue publicado en La Voz del Interior el 10/3.

Por otra parte, Federico Kopta elaboró una nota a las autoridades de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC) para solicitar que rectifiquen o ratifiquen la participación de esa casa de estudios en el proyecto de la autovía de montaña, dado que diversas autoridades adjudicaban el proyecto a la UNC, siendo que fue elaborado solamente por el Instituto de Investigación en Servicios Públicos e Infraestructura (IISPI, UNC). Fue presentada el 1/3 por Verónica Schinquel y simultáneamente por varias asambleas de Punilla. El dictamen con el que el abogado asesor de la UNC Federico Cima se expidió el 19/3 fue recibido el 15/5. Dicho dictamen fue usado en la resolución del 22/5 del Honorable Consejo Superior, por la que la UNC aclaró que no avalaba institucionalmente el proyecto.

El 15/2 desde un municipio trascendió por primera vez la traza entre el fin de la variante Costa Azul y el noreste de Cosquín. Se pudo confirmar así que 10.930 de los 14.300 metros del trazado se

---

realizarían sobre bosque nativo con la máxima categoría de conservación. Representaba el 76,4% del recorrido, superando la estimación preliminar del 69,5%. Por otra parte, 1.800 metros de la autovía de montaña se harían sobre el yacimiento de uranio “Rodolfo”, duplicando la estimación preliminar.

El periodista Fernando Colautti publicó el 15/3 en La Voz del Interior la nota “Está definida la traza de la nueva autovía de la ruta 38, en Punilla”.

El 21/3 se publicó en el Boletín Oficial el decreto 230/18 que habilita el uso de fondos para la autovía de montaña, sin contar aún con licencia ambiental (y ni siquiera conocerse el EIA). Federico Kopta hizo otra gacetilla. La Voz del Interior publicó el 22/3 “Autovía de Punilla: casi \$4 mil millones para 21,6 kilómetros.”

El 5/4 la Secretaría de Ambiente publicó el aviso de proyecto. Con algunos aportes del Foro, La Voz del Interior publicó el 6/4 la nota “Los primeros datos oficiales de la nueva autovía de Punilla”.

El 19/4 la Secretaría de Ambiente colgó el estudio de impacto ambiental (EIA) con la convocatoria para la audiencia pública a realizarse el 11/5 en Santa María de Punilla. De la lectura del EIA y la documentación anexa, Federico Kopta envió el 24/4 la gacetilla titulada “Refutan la evaluación comparada de las alternativas de proyecto de autovía para Punilla - El documento fue fundamental para determinar que la autovía debía realizarse por la montaña. Los cuestionamientos invalidarían la decisión gubernamental de construir la denominada alternativa Pedemontana entre San Roque y Cosquín”. En el contenido, menciona 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).
- No pondera el impacto de la obra en el paisaje.
- No contempla la existencia del yacimiento de uranio Rodolfo como factor a ponderar.
- No pondera el bosque nativo en Categoría Rojo.
- 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.
- La autovía Pedemontana prevé once viaductos. Sin embargo, no los cuenta como aspectos negativos en la ponderación.
- Considera que la opción Pedemontana tendrá efectos positivos sobre las escorrentías en la localidad de San Roque, cuando lo que hoy sucede es exactamente lo contrario.
- Compara las seis alternativas solo hasta Cosquín, siendo que la obra total es hasta La Cumbre, lo que genera sesgos en la ponderación.
- Advierte la falta de un proceso de información y participación previo. De lo contrario, se habría evitado gracias a la información ciudadana que por ejemplo, los responsables del proyecto (del IISPI) se comunicaran recién el 9 de febrero de 2018 con la Secretaría de Minería para corroborar la existencia de un yacimiento de uranio en la traza (SUAC 061198010518).

Buena parte de esta información fue expuesta en la edición del 7/5 de La Voz, con el 1º título de tapa y desarrollo en tres páginas.

Realizamos dos presentaciones formales rechazando el EIA:

- Una con los conceptos de la gacetilla de fines de abril, la ingresó el abogado Darío Ávila por SUAC 260501053418 el 2/5. Esa misma nota la usó Darío Ávila en la fallida presentación de un recurso de amparo para frenar la audiencia pública.

- 
- Otra con conceptos relacionados a la magnitud de rocas a extraer en el yacimiento de uranio, presentada por Natalia Contín el 16/5 por SUAC 298719053918.
  - Ambas notas fueron presentadas por escrito en la audiencia pública de Santa María de Punilla, el 12/5, por Valeria Peirano y Natalia Contín, respectivamente. Natalia expuso en la audiencia el 13/5. Durante la audiencia, salieron notas como la del 15/5, publicada en La Voz del Interior, titulada “Autovía: piden más datos sobre la mina de uranio”.

Entre el 7 y 9/5 asesoramos a Lucrecia Lipoma, del Instituto Multidisciplinario de Biología Vegetal (IMBIV-UNC) para la presentación que decidieron realizar.

El 15/5 recibimos la respuesta de la UNC al pedido de que ratifique o rectifique la participación institucional de la UNC en el proyecto. La respuesta indica que *“El resultado del mismo, solo responde a una opinión técnica de los profesionales intervinientes, como resultado de un trabajo científico y de investigación, pero de manera alguna podrá tenerse como una posición u opinión institucional de esta Universidad.”*

El 16/5 salió una nota en La Voz del Interior titulada: “Las polémicas por el yacimiento de uranio y por el rol de la UNC”.

Tras la publicación de la posición del IMBIV y de esta nota, el 22/5 el Honorable Consejo Superior de la UNC resolvió no avalar institucionalmente el proyecto de autovía Pedemontana.

La audiencia pública por la autovía duró ocho días seguidos. Hubo 355 expositores, de los cuales 70 estuvieron a favor y 285 en contra (el 80%). El trabajo de las distintas asambleas de Punilla fue monumental para alcanzar dicha participación.

Terminada la audiencia, el 18/5 la Provincia realizó una campaña vía Facebook con los logos de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) y la UNC, planteando que la autovía no afectará el yacimiento de uranio. Sin embargo, el 27/5, las autoridades de Ambiente plantearon la necesidad de cambios de la traza sobre el yacimiento de uranio, lo que fue publicado en una nota de dos páginas en La Voz del Interior. Esto fue rechazado enfáticamente en esta y distintas notas del Foro, planteando que implica un proyecto nuevo y en consecuencia la obligatoriedad de una nueva evaluación comparada de trazas, cuyos parámetros sean completos.

El 1/7 aportaron desde CoDeBoNa Punilla la respuesta del IISPI a las preguntas presentadas en la audiencia pública. Además de realizar aportes al escrito de la CoDeBoNa Punilla, Federico Kopta reenvió el material a cuatro dependencias de la UNC: IMBIV, IDEA (Instituto de Diversidad y Ecología Animal), CERNAR (Centro de Ecología y Recursos Renovables) y CICTERRA (Centro de Investigaciones en Ciencias de la Tierra), para que puedan elaborar una presentación ante la Secretaría de Ambiente. También lo envió al ingeniero vial Eduardo Esparza.

El 20/7 Federico Kopta presentó en Ambiente una nota de 16 páginas ratificando el rechazo al EIA en base a las respuestas del IISPI.

El 27/7 salieron cinco páginas con el tema en La Voz del Interior, entre ellas la nota titulada “Ambientalistas insisten en el impacto”. En la vista tomada al expediente el 15/8 por Federico Kopta, pudo ver que había aumentado tres cuerpos en el último mes y medio, sobre todo con documentación aportada por el IISPI en función de requisitorias de la Comisión Técnica Interdisciplinaria (CTI). En concreto, la traza que se modificó en un 45% del trayecto, frente a Barrancas Bermejas (1500 metros, que ha ido hacia el este) y en el sector del yacimiento Rodolfo (4910 metros, sobre todo al oeste, salvo el tramo final que fue levemente al este de la traza sometida a audiencia pública). El mismo 15/8 Federico habló con Fernando Colautti, a fin de que cubran la noticia, ya que hasta el momento no había trascendido que el IISPI hubiese respondido a la CTI, y que todo indicara que era inminente la aprobación del EIA. La nota de La Voz del Interior salió publicada el 17/8, con el título “Autovía de Punilla: inminente dictamen a favor, aunque con varios cambios”.

---

La posición abordada públicamente desde ese momento es ya se trataba de otro proyecto, no el que fue sometido a audiencia pública. En consecuencia, requeriría de una nueva comparación con las otras trazas alternativas a fin de determinar si realmente esta sería la mejor.

El 23/8 el proyecto obtuvo la licencia ambiental, por Res. 374 firmada por Javier Britch. Provocativamente, Prensa del Gobierno lo tituló “Autovía Pedemontana en Punilla: un proyecto consensuado para el beneficio de todos”.

Las objeciones a la licencia ambiental fueron publicadas por el periodista Fernando Colautti en La Voz del Interior el 25/8.

El 31/8/18 participamos de la marcha contra la autovía de montaña: Valeria Peirano, Natalia Contín, Laura Foradori, Lourdes Aparicio y Federico Kopta.

Como respuesta política y forma de legitimar la traza de la autovía, el Gobierno, a través de la legisladora Mariana Caserio, propuso la creación de una reserva, lo que fue publicado el 31/8 en La Voz del Interior, y que tuvo nuestro rechazo.

Federico Kopta participó de la Asamblea Extraordinaria que se hizo el 29/9 en la comuna de San Roque. En la misma, los vecinos revocaron la factibilidad del 2º tramo de la autovía y solicitaron una auditoría ambiental a Ambiente.

El 2/10 Jorge Álves, presidente de Caminos de las Sierras, anunció que desistían de ir por el este de la ruta 38 y que optarán por cruzar Biale Massé para ir por el oeste.

**El logro de esta sinergia entre asambleas, vecinos, ONGs y académicos fue titulado el 5/10/18 por La Nación: Vecinos y ambientalistas ganaron la pulseada por una autovía en Córdoba** [www.lanacion.com.ar/2178775-vecinos-ambientalistas-ganaron-pulseada-autovia-cordoba](http://www.lanacion.com.ar/2178775-vecinos-ambientalistas-ganaron-pulseada-autovia-cordoba)

En 2018 el Foro Ambiental Córdoba tuvo presencia en 117 notas de prensa sobre la autovía: 25 gráficas, 5 televisivas, 65 radiales y 22 virtuales.

En 2019, el 2/10, fuimos convocados por el presidente de Caminos de las Sierras, Jorge Álves, quien dijo que Schiaretti los habilitó a él y al ministro de Obras Públicas Ricardo Sosa a tener diálogo con los sectores ambientales para concretar la autovía. Federico Kopta se comunicó con Melina Dassano, de la asamblea de Biale Massé y Codebona; y Eugenia Caraballo, de la asamblea de San Roque. Dassano propuso que estuviese también Laura Dos Santos y Aldo Gómez de la Comunidad Comenchingona Ticas. El 3/10 se realizó la reunión en el Ministerio de Obras Públicas. Además de las personas invitadas, fueron dos más de la asamblea de Cosquín. Por el lado del Gobierno, estuvieron Sosa, Álves y otros dos funcionarios. En la reunión, Caraballo expuso las cuatro demandas: Sosa se negó a dar de baja el proyecto por la montaña si no hay acuerdo. Dassano y Dos Santos hablaron sobre la importancia del ordenamiento territorial, para no agravar los conflictos existentes. Desde el Gobierno, se mostraron abiertos a acordar alternativas, dentro del marco de una autovía, donde ven que el punto más difícil es el cruce de Biale Massé al oeste. Posteriormente, las asambleas de Punilla y la asamblea de Biale Massé presentaron notas a las autoridades con sus peticiones para que se realice la instancia de diálogo.