

**FUNAM**  
**FUNDACIÓN PARA LA DEFENSA DEL AMBIENTE**  
**ENVIRONMENT DEFENSE FOUNDATION**

*Status Consultivo ante Naciones Unidas (ECOSOC, Nueva York)*

CÁTEDRA DE BIOLOGÍA EVOLUTIVA HUMANA - FACULTAD DE PSICOLOGÍA –  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA

CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL Y SANITARIO DEL PUENTE LETIZIA Y DE SU MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA COMUNIDAD CIRCUNDANTE (VIVIENDAS, MATERNIDAD, COLEGIO, OTRAS)

Por: Prof. Dr. Raúl A. Montenegro, Biólogo. Presidente de FUNAM (Fundación para la Defensa del Ambiente), Profesor Titular de Biología Evolutiva Humana en la Facultad de Psicología (Universidad Nacional de Córdoba) y Premio Nobel Alternativo 2004 (RLA-Estocolmo, Suecia). Teléfonos 0351 155 125 637 y 03543 422236. Email: biologomontenegro@gmail.com

## **1. INTRODUCCIÓN**

Realizo este informe preliminar en forma honoraria y como contribución a los vecinos de Villa La Maternidad y zonas próximas a los efectos de que dispongan de elementos técnicos y puedan, sobre esta base, hacer respetar sus derechos, lograr el pleno cumplimiento de la Ley y proteger su salud y calidad de vida.

Fue elaborado desde la Fundación para la Defensa del Ambiente (FUNAM), una ONG con *status* consultivo en Naciones Unidas (ECOSOC, Nueva York) con la colaboración de la Cátedra de Biología Evolutiva Humana de la Facultad de Psicología (Universidad Nacional de Córdoba). Su contenido no necesariamente refleja la opinión de la Universidad Nacional de Córdoba en su conjunto, pero sí la capacidad experta de FUNAM, de la Cátedra y del autor.

Para su elaboración consultamos la siguiente documentación:

- a) Resolución 870 de la Secretaría de Ambiente del Gobierno de Córdoba (28 de septiembre de 2011), que aprueba con mínimos condicionamientos la construcción del puente Letizia sobre el río Suquía en la zona de interfase barrio San Vicente-barrio Junior. La firma Raúl Costa, Secretario de Ambiente.
- b) Nota MG01-127472047-012 del Ministerio de Jefatura de Gabinete del Gobierno de Córdoba, con un informe realizado por la Dirección Provincial de Vialidad del Ministerio de Infraestructura (27 de marzo de 2012), en base a la solicitud de la Legislatura n° 8108/L/11S.

No tuvimos acceso al texto completo del Aviso de Proyecto. Contamos además con información provista por la Abogada Mabel E. Sessa de Tosco, y por los vecinos de Villa La Maternidad.

## **2. CONSIDERACIONES GENERALES**

Estos son los principales puntos a ser considerados. En cada caso –de ser necesario- se recomiendan acciones y trámites.

### **2.1. El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental**

Conforme a la Ley provincial de Ambiente 7343/1985 y al decreto de Evaluación de Impacto Ambiental 2131/2000 las obras públicas y privadas listadas en los anexos deben presentar Aviso de Proyecto (en general las de menor impacto) y Estudio de Impacto Ambiental (en general las de mayor impacto). Conforme a la Ley, incluso en obras que no necesitan obligatoriamente Estudio de Impacto Ambiental (las que "solo" deben presentar Aviso de Proyecto) la Secretaría de Ambiente de la provincia puede, fundadamente, exigirles Estudio de Impacto Ambiental. Corresponde además realización obligatoria de Audiencia Pública (no vinculante) conforme a la ley Nacional n° 25675.

En el caso del Puente Letizia la Secretaría de Ambiente consideró suficiente que presenten "Aviso de Proyecto" (ver la Resolución 870 del 20 de septiembre de 2011).

## **2.2. Relación con la Evaluación de Impacto Ambiental de la Nueva Terminal de Ómnibus.**

a) El Proyecto de Puente Letizia debió ser parte de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) de la Nueva Terminal de Ómnibus, pues no puede dissociarse de su estructura, funcionamiento e impacto sistémico. Lamentablemente, el proceso de EIA de la Nueva Terminal de Ómnibus fue totalmente irregular, hasta tal punto que los responsables nunca presentaron –en tiempo y forma- los Planos de la obra ante la Municipalidad de Córdoba.

b) En la construcción de la Nueva Terminal de Ómnibus habrían sido decididas e iniciadas las obras en abierta violación a la normativa sobre Evaluación de Impacto Ambiental vigente en la Municipalidad de Córdoba, donde está vigente la Ordenanza 9847 y el Decreto Reglamentario 3313/2010 (vigente a partir del 21 de julio de 2010 en reemplazo del Decreto 2430/2001).

c) De lo anterior serían responsables, entre otros, el gobernador de Córdoba Juan Schiaretti, el Ministro de Obras Públicas Hugo Testa, el Subsecretario de Arquitectura del gobierno provincial y otros funcionarios provinciales (a determinar), como asimismo el Secretario de Ambiente de la provincia Raúl Costa, y/u otros funcionarios de esa área de gobierno (a determinar).

d) En numerosas oportunidades, de las cuales guarda registro la Justicia Provincial y la propia Administración del Gobierno de Córdoba, el gobernador Juan Schiaretti decidió la realización de obras y dispuso su inicio ignorando la plena vigencia e imperio de la Ley Provincial del Ambiente 7343/1985, de su Decreto Reglamentario sobre Evaluación de Impacto Ambiental 2131/2000, de la Ley Nacional de Ambiente 25675 y de la normativa de la Municipalidad de Córdoba sobre el tema (Ordenanza 9847), todas las cuales han sido aprobadas por la Legislatura Provincial y por el Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba respectivamente, para evitar los daños ambientales y sociales que significa la toma de decisiones y el inicio de construcción de obras sin que previamente antes se hayan analizado sus impactos y la correspondiente Audiencia Pública, y obtenido las autorizaciones definitivas de ambas jurisdicciones.

Todo parece indicar que el gobernador de Córdoba Juan Schiaretti y/u otros funcionarios provinciales, en lugar de completar la totalidad de los procedimientos establecidos por normas vigentes con anterioridad a la toma final de decisiones y al respectivo inicio de obras, anticiparon tales decisiones e inicio, aún sin tener completadas ni cumplimentadas las mismas en su totalidad, como si tales instrumentos fueran un mero trámite que puede cumplimentarse al libre albedrío del poder, asumiendo, implícitamente, que el cumplimiento de tales normas rigen para los ciudadanos, pero no para los altos funcionarios.

e) El resultado de esta omisión de cumplimiento de normas y funciones públicas tiene un enorme costo social y económico, por cuanto, al tomarse decisiones e iniciarse obras sin el cumplimiento de todos los procesos de Evaluación de Impacto Ambiental y la correspondiente Audiencia Pública (esta última esencial en los procesos ambientales de la República), las obras finalizadas tienen serios defectos, no funcionan adecuadamente, generan impactos ambientales de difícil y costosa reparación (o no reparables) y dañan la salud por contaminación, además de producir otros costos sociales y erogaciones económicas que superan en muchas veces los cálculos iniciales de obra.

f) En el caso particular de la decisión de construir la Nueva Terminal de Ómnibus y el inicio de las obras, lo cual se produjo sin haber cumplido en tiempo y forma con la totalidad de las normas aplicables y en ausencia de Audiencia Pública, las mismas se desarrollaron y fueron inauguradas en un contexto de premura e improvisación, con lo cual los impactos resultantes negativos fueron causados:

f.1) Por el incumplimiento del total de normas aplicables, y

f.2) Por al apresuramiento de la toma de decisiones y del inicio, terminación e inauguración de las obras.

Esto explica por qué ocurrieron las predicciones sobre impactos negativos que formularon numerosos profesionales, instituciones y organizaciones de la sociedad civil, quienes observaron –perplejos– cómo intentaba ajustarse el calendario de construcción de una obra necesaria y compleja al plazo de mandato remanente del gobernador Juan Schiaretti, quien habría relegado a un plano secundario los genuinos requerimientos de la sociedad (que necesitaba un nuevo sistema de Terminal), los requerimientos de los futuros ciudadanos de Córdoba (que necesitaban una obra que perdurase sin altos costos de mantenimiento) y del propio funcionamiento de la zona céntrica de la ciudad (absolutamente desbordado y caótico en el área de emplazamiento de la Nueva Terminal de Ómnibus).

En lugar de planeamiento, debate y realización en tiempo y forma de Estudios de Impacto Ambiental y de la Audiencia Pública, se privilegió el objetivo de inaugurar una obra, cualquiera fuese el nivel de desarrollo que alcanzara, esto es, aún con partes y sistemas sin adecuada terminación (incluido el Puente Letizia, nunca evaluado como parte del sistema Nueva Terminal de Ómnibus).

g) Entre los impactos más importantes inadecuadamente analizados o sin analizar en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental pueden citarse:

g.1) Contaminación del aire con gases y partículas derivados de los procesos de combustión de los vehículos de transporte masivo, sumados, de la antigua y la Nueva Terminal de Ómnibus, y del movimiento vehicular de otras vías asociadas (incluido el nudo vial del Hombre Urbano).

g.2) Alteración de las microcuencas hídricas en los alrededores de la Nueva Terminal.

g.3) Generación de endicamientos urbanos por falta de planificación y consideración del movimiento de aguas superficiales.

g.4) Inundación de las instalaciones por no consideración de los movimientos hídricos superficiales en los alrededores de la Nueva Terminal y por fallas estructurales a nivel edilicio.

g.5) Grave alteración de los movimientos vehiculares y retardo del movimiento de ómnibus interprovinciales para el transporte de pasajeros.

g.6) Colmatamiento del sistema colector de líquidos cloacales (que hubiera podido predecirse si el gobierno de la provincia hubiese presentado la información pertinente requerida por la Municipalidad de Córdoba, y haberse analizado con suficiente nivel técnico esta variable).

g.7) Generación de trastornos de todo tipo en los usuarios de la Nueva Terminal de Ómnibus por fallas de diseño, falta de completamiento de obras, inexistencia de medios mecánicos de transporte (cintas, escaleras mecánicas), inadecuados sistemas de movimiento y operación de ómnibus, inadecuados sistemas de ingreso y operación de taxis, y generación de potenciales "trampas mortales" en caso de incendio en el túnel de contacto entre las dos terminales (entre otros).

g.8) Impactos ambientales y sanitarios de obras directamente conectadas con la Nueva Terminal de ómnibus y que no fueron evaluadas como parte de su Estudio de Impacto Ambiental (por caso el proyecto de Puente Letizia).

h) Es importante cotejar las fechas de presentación del Aviso de Proyecto del Puente Letizia con la fecha de aprobación de ese Aviso, y con las fechas respectivas de las presentaciones hechas por el proyecto de Nueva Terminal de Ómnibus. Usualmente el gobierno no cumple en tiempo y forma las presentaciones conforme a la Ley. Cuando previsiblemente se generan conflictos, y los incumplimientos toman estado público, es frecuente que los organismos provinciales traten de hacer más prolijo un procedimiento marcadamente irregular.

i) Es importante dejar asentado este requerimiento sobre la conexión de las Evaluaciones de Impacto Ambiental del Puente Letizia y de la Nueva Terminal de Ómnibus por nota dirigida al Secretario de

Ambiente de la provincia, Fernando Bocco (Secretaría de Ambiente, Avenida Riccheri, Parque Sarmiento, Córdoba).

### **2.3. No hay ninguna referencia al proceso de Evaluación de Impacto Ambiental dentro del ámbito de la Municipalidad de Córdoba (Ordenanza n° 9487)**

Además de la obligatoriedad del proceso provincial de Evaluación de Impacto Ambiental, corresponde presentación de Estudio de Impacto Ambiental (EslA) a la Municipalidad de Córdoba, donde el tema de impacto ambiental es regulado por la Ordenanza n° 9487.

Al colocarse el puente junto a un hospital (la Maternidad) y una Escuela, habría un conflicto ambiental, pues el movimiento de vehículos implica la generación, entre otros impactos negativos, de:

- a) Partículas contaminadas con plomo.
- b) Partículas contaminadas con asbesto.
- c) Gases productos de la combustión.
- d) Ruidos molestos.

El Aviso de Proyecto tenía la obligación técnica de evaluar este impacto sobre el hospital (especialmente crítico, pues es una maternidad), sobre el colegio y sobre las personas que viven en la zona.

En la resolución de autorización del Aviso de Proyecto no advertimos mención alguna sobre los impactos por contaminación. Debe analizarse sin embargo la documentación que presentó la Subsecretaría de Arquitectura de la provincia a la Secretaría de Ambiente.

De confirmarse esta omisión sería técnicamente grave, tanto por parte de quienes elaboraron el Aviso de Proyecto como por parte de la Comisión Técnica Mixta de la Secretaría de Ambiente (CTI), que evalúa los Avisos de Proyecto y los Estudios de Impacto Ambiental. No se puede ignorar el impacto sanitario negativo del flujo vehicular, sobre todo en los meses de otoño-invierno, durante los cuales las inversiones térmicas de superficie agravan los efectos de la contaminación (superposición de capa de inversión y capa de mezcla desde la tarde del día anterior hasta el mediodía del día siguiente).

Hay que recordar que embriones y fetos (en el útero materno) y los bebés y niños pequeños tienen, en comparación con los adultos, una mayor superficie de exposición a los contaminantes, una mayor ingesta de agua y una mayor ingesta de alimentos (siempre relacionando dichos indicadores con el peso de pequeños y adultos). Los bebés tienen además una extrema sensibilidad auditiva a los ruidos molestos; valores altos de presión sonora pueden provocar daños a veces permanentes.

Los anteriores son temas centrales cuando se evalúa el impacto de la actividad vehicular en la contaminación del aire (partículas, gases, ruidos molestos) y por lo tanto en la salud de las personas (sobre todo embriones, bebés y niños pequeños). El impacto por contaminación derivado de la actividad del puente se sumaría a otros impactos ambientales previos (pre existentes) que los consultores debían evaluar, y que la CTI de la Secretaría de Ambiente tenía la obligación de exigir. Entre ellos: Nueva y antigua Terminal de Ómnibus, red vial existente, nudo vial del Hombre Urbano, etc.

En el caso particular de los ruidos molestos existen dispositivos especiales ("barreras mecánicas") para evitar que esta energía residual llegue hasta las personas expuestas que viven en barrios aledaños. Tales barreras son inefectivas para detener o amortiguar el pasaje de aire contaminado desde el puente o las vías de comunicación hasta la población receptora.

Solo a modo de hipótesis, pareciera que -tardíamente- hubo alguna evaluación reservada sobre la incompatibilidad de construir un puente junto a la Maternidad Provincial y una escuela. Tal vez esta evaluación, o alguna otra causa que desconocemos, hizo que se evaluara el traslado del hospital materno. Curiosamente la decisión del traslado empezó a acordarse en la provincia 10 días antes de que se conociera públicamente la iniciativa (el 24 de julio de 2012).

Lo anterior fue anunciado públicamente por el Secretario de Atención Médica del Ministerio de Salud de la provincia, Norcelo Daniel Cardozo. Puede cotejarse en la siguiente página Web: <http://cadena3.com/contenido/2012/07/24/100580.asp>

**Prof. Dr. Raúl A. Montenegro, Biólogo**