



MARTES 14 DE SEPTIEMBRE DE 2021
AÑO CVIII - TOMO DCLXXXI - N° 190
CORDOBA, (R.A.)

<http://boletinofticial.cba.gov.ar>
Email: boe@cba.gov.ar

1^a

SECCION

LEGISLACIÓN Y
NORMATIVAS

**MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y MINERÍA**

Resolución N° 61

Córdoba, 10 de septiembre de 2021

VISTO: El expediente N° 0183-013869/2021, en el que obra Resolución Ministerial N° 048 de fecha 11 de agosto de 2021.

Y CONSIDERANDO:

Que mediante el citado instrumento legal se fijó el plazo de convocatoria para la presentación de proyectos para los premios "Día de la Industria – Edición 2021", como así también las condiciones.

Que obra incorporada nota de la Sra. Jefa de Área de Política Industrial dependiente de la Secretaría de Industria de este Ministerio mediante la cual solicita se considere prorrogar la fecha de cierre de la convocatoria de que se trata hasta el día 15 de septiembre de 2021.

Que dicha solicitud obedece a que varias empresas se encuentran demoradas en el proceso de inscripción.

Que obra el V°B° del Sr. Secretario de Industria a la gestión que se propicia.

Por ello, actuaciones cumplidas, providencia de fecha 10/09/2021 emitida por la Dirección de Jurisdicción de Asuntos Legales de este Ministerio,

SUMARIO

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MINERÍA

Resolución N° 61.....Pag. 1

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Resolución N° 62.....Pag. 1

Resolución N° 260.....Pag. 2

Resolución N° 268.....Pag. 3

SECRETARÍA DE AMBIENTE

Resolución N° 262.....Pag. 4

**EL MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MINERIA
RESUELVE**

Artículo 1° PRORROGAR el plazo de convocatoria a los Premios Día de la Industria – Edición 2021, hasta el día 15 de septiembre de 2021.

Artículo 2° PROTOCOLÍCESE, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.

FDO.: EDUARDO LUIS ACCASTELLO, MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MINERÍA

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Resolución N° 62

Córdoba, 23 de marzo de 2021

Expediente N° 0135-037249/2021 – Cuerpos del 1 al 6.-

VISTO: este expediente en el que la Subsecretaria de Regularización Dominial y Recupero de Viviendas Sociales propicia por Resolución N° 0183/21 se adjudique la ejecución de la obra: "INFRAESTRUCTURA PARA 105 LOTES, CONSTRUCCION DE NEXO DE AGUA Y CLOACA EN B° ALTOS DE GUIÑAZÚ (EL CHINGOLO - PARCELA 13) – CÓRDOBA CAPITAL" a la empresa TOINAR S.R.L, por la suma de \$ 71.380.400,00.

Y CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución Ministerial N°011 de fecha 27 de enero de 2021 se dispuso el llamado a Licitación Pública Digital para la contratación de la obra de que se trata, cuyo Presupuesto Oficial ascendía a la suma de \$ 72.553.066,02.

Que se han agregado constancias de las publicaciones del llamado a

Licitación Pública en el Boletín Oficial y en el Portal Web Oficial de Compras Públicas, de conformidad a las disposiciones del artículo 12 de la Ley N° 10.417, modificatorio del artículo 19 de la Ley N° 8614 y artículo 1° del Anexo I al Decreto 1823/2016.

Que luce incorporada Acta de Apertura de fecha 19 de febrero de 2021, de la que surge que se presentaron cuatro (4) propuestas económicas perteneciente a la firma: TOINAR S.R.L., FEDERICO E HIJOS S.A., CAPELLO S.A., y la UT formada por CONSTRUCTORES ASOCIADOS S.A., ARC S.R.L., INGENIERIA S.R.L. E INGENIEROS ROBERTO Y CARLOS TRUJILLO S.R.L.

Que la Comisión de Evaluación de Ofertas, en cumplimiento de las previsiones del artículo 18 de la Ley N° 10.417, modificatorio del artículo 29 de la Ley 8614, considera que puede adjudicarse la contratación de que se trata a la firma TOINAR S.R.L., por la suma de \$ 71.380.400,00, con I.V.A. incluido, por resultar la más conveniente, ajustarse a Pliego y reunir las condiciones legales, técnicas y económicas exigidas.

Que la citada Comisión propone rechazar la propuesta perteneciente a CAPELLO S.A. atento que la citada configura la causal del rechazo prevista

en el artículo 17 del Pliego Particular de Condiciones, por exceder la oferta económica el 20% del Presupuesto Oficial.

Que se ha incorporado en autos el correspondiente Documento de Contabilidad – Orden de Compra N° 2021/000005, que certifica la reserva presupuestaria para atender la erogación que lo gestionado implica, conforme lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley de Obras Públicas N° 8.614.

Que se ha adjuntado en estas actuaciones la Constancia de Inscripción del Registro Oficial de Proveedores y Contratista del Estado (R.O.P. y C.E.), conforme las previsiones del Decreto N° 1419/2017 y modificatorios.

Que obra Dictamen N° 88/2021 de la Dirección General de Asuntos Legales de este Ministerio en el cual se expresa que, atento las consideraciones de hecho y derecho vertidas en autos y conforme las disposiciones del artículo 4 quáter de la Ley N° 8.614, modificada por Ley N° 10.417, Decretos Nros. 583/2016, 1505/2016 y 1823/2016 y modificatorios y Ley N° 10723, puede dictarse el acto administrativo en los términos propiciados por la Subsecretaría de Regularización Dominial y Recupero de Viviendas Sociales.

Por ello, actuaciones cumplidas, normativa citada, lo dictaminado por la Dirección General de Asuntos Legales de este Ministerio bajo el N° 88/2021, y en uso de sus atribuciones,

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

RESUELVE:

Artículo 1°.- RECHÁZASE la propuesta realizada por la firma CAPELLLO S.A., con motivo de la Licitación Pública Digital N° 01/2021, para la adjudicación de la obra: "INFRAESTRUCTURA PARA 105 LOTES, CONSTRUCCION DE NEXO DE AGUA Y CLOACA EN B° ALTOS DE GUIÑAZÚ (EL CHINGOLO - PARCELA 13) – CÓRDOBA CAPITAL", por las razones expresadas en los considerandos de la presente resolución.

Artículo 2°.- ADJUDÍCASE la ejecución de la obra: "INFRAESTRUCTURA PARA 105 LOTES, CONSTRUCCION DE NEXO DE AGUA Y CLOACA EN B° ALTOS DE GUIÑAZÚ (EL CHINGOLO - PARCELA 13) - PROVINCIA DE CÓRDOBA" a la empresa TOINAR S.R.L. (CUIT 30-71439282-0), por la suma de Pesos Setenta y Un Millones Trescientos Ochenta Mil Cuatrocientos (\$ 71.380.400,00), en las condiciones establecidas en Pliegos.

Artículo 3°.- IMPÚTASE el egreso que asciende a la suma total de Pesos Setenta y Un Millones Trescientos Ochenta Mil Cuatrocientos (\$71.380.400,00), conforme lo indica la Dirección de Jurisdicción Económico Financiero y de Administración de la Dirección General de Vivienda dependiente de este Ministerio en su Documento de Contabilidad – Orden de Compra N° 2021/000005, con cargo a Jurisdicción 1.50, Programa 518-000, Partidas 12.06.00.00, Obras – Ejecución por Terceros del P.V.

Artículo 4°.- FACÚLTASE al señor Subsecretario de Regularización Dominial y Recupero de Viviendas Sociales a suscribir el contrato pertinente, previo cumplimiento por parte del adjudicatario de los recaudos legales correspondientes.

Artículo 5°.- PROTOCOLÍCESE, dese intervención a la Dirección de Jurisdicción Económico Financiero y de Administración de la Dirección General de Vivienda, al Tribunal de Cuentas de la Provincia, comuníquese, notifíquese, publíquese en el Boletín Oficial, pase a la Subsecretaría de Regularización Dominial y Recupero de Viviendas Sociales a sus efectos y archívese.

FDO.: RICARDO SOSA, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Resolución N° 260

Córdoba, 30 de julio de 2021

Expediente N° 0047-008538/2020 (Cuerpos 1 al 8).-

VISTO: este expediente en el que la Secretaría de Arquitectura propone por Resolución N° 240/2021 y su similar N° 258/2021 se adjudique la ejecución de la obra: "CONSTRUCCIÓN NUEVO MÓDULO PARA EL COMPLEJO CARCELARIO N° 1 REVERENDO PADRE LUCHESE, ubicado en el Paraje Alto El Durazno, Ruta Nacional N°36 - km 798,5 - Localidad Bouwer – Departamento Santa María – Provincia de Córdoba", a la firma SADIC S.A., por la suma de \$ 562.943.128,00.

Y CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución N° 125/2021 de la Secretaría de Arquitectura se autorizó el llamado a Licitación Pública para la contratación de los trabajos de referencia, cuyo Presupuesto Oficial ascendía a la suma de \$ 708.645.900,79 con IVA incluido y toda carga tributaria y social vigente, a valores del mes de marzo de 2021.

Que constan en autos las publicaciones del llamado de que se trata en el Portal Web Oficial de Compras Públicas y en el Boletín Oficial, conforme a las disposiciones del artículo 12 de la Ley N° 10.417, modificatorio del artículo 19 de la Ley N° 8.614 y artículo 1° del Anexo I al Decreto N° 1.823/2016 y Notas Aclaratorias.

Que luce incorporada Acta de Apertura de Ofertas de fecha 21 de mayo de 2021, de la que surge que se presentaron cuatro (4) propuestas económicas pertenecientes a las firmas AMG OBRAS CIVILES S.A., SADIC S.A., TEXIMCO S.A. e IMBAL S.A.

Que se expide en autos la Comisión de Evaluación de Ofertas, en cumplimiento de las previsiones del artículo 18 de la Ley N° 10.417, modificatorio del artículo 29 de la Ley N° 8.614, que efectúa un análisis técnico, legal y económico de las propuestas y, habiendo emplazado a las empresas TEXIMCO S.A., AMG OBRAS CIVILES S.A. y SADIC S.A. a subsanar las observaciones detectadas conforme surge de la documentación obrante en autos, la Comisión entiende y recomienda adjudicar la presente contratación a la firma SADIC S.A., siendo que su propuesta económica resulta ser la más ventajosa, por la suma de \$ 562.943.128,00, que representa un 20,56% inferior al Presupuesto Oficial.

Que, asimismo, la mencionada Comisión considera que la oferta se ajusta a pliego y reúne las condiciones legales, técnicas y económicas exigidas, habiendo cumplimentado con toda la documentación y requisitos requeridos en Pliegos.

Que se ha incorporado en autos el correspondiente Documento de Contabilidad – Orden de Compra N° 2021/000533, que certifica la reserva presupuestaria para atender la erogación que lo gestionado implica, conforme lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley de Obras Públicas N° 8.614.

Que se ha adjuntado en estas actuaciones la Constancia de Inscripción

en el Registro Oficial de Proveedores y Contratista del Estado (R.O.P. y C.E.), conforme las previsiones del Decreto N° 1419/2017 y modificatorios, surgiendo de la misma la capacidad económica financiera para ejecutar la obra.

Que consta en autos dictamen N° 230/2021 de la División Jurídica de la Secretaría de Arquitectura y Resolución N° 240/2021 del Sr. Secretario de Arquitectura por la cual propicia el dictado del acto administrativo que disponga la adjudicación de la obra de referencia a la firma SADIC S.A. por la suma de \$ 562.943.128,00, conforme los términos de su oferta.

Que seguidamente la Dirección General de Asuntos Legales de este Ministerio solicita a la Comisión de Evaluación de Ofertas que amplíe su informe, en relación a la "razonabilidad de la diferencia entre el Presupuesto Oficial y la oferta de la firma SADIC S.A.", entre otras observaciones.

Que consta agregado en autos, escrito formulado por la firma TEXIMCO S.A. titulado "Formula Observaciones", dirigido a la Comisión de Evaluación de Ofertas en virtud del cual hace presente ciertos extremos en relación a las propuestas formuladas por las firmas SADIC S.A. y AMG OBRAS CIVILES S.A. En relación a ello se expide la Dirección General de Asuntos Legales de esta cartera ministerial, informando que: "...la misma no reviste la naturaleza ni de recurso, ni de reclamo previo, máxime, cuando en esta instancia, aún no se ha emitido el acto administrativo de autoridad competente que disponga la adjudicación de la presente obra...".

Que consta en autos un nuevo requerimiento de la Comisión de Evaluación de Ofertas a la firma SADIC S.A., la cual acompaña documentación en respuesta a dicha solicitud.

Que se expide nuevamente la mencionada Comisión, en relación a las diferentes observaciones que fueran realizadas por la Dirección General de Asuntos Legales y por la firma TEXIMCO S.A., al cual remitimos en honor a la brevedad y en virtud de las competencias materiales específicas del citado órgano, informando, entre otras cosas, que la oferta de la empresa SADIC S.A.: "...se considera razonable desde el punto de vista económico...". Sin perjuicio de lo cual, la referida Dirección General de Asuntos Legales formula recomendaciones, dirigidas a la Repartición de origen, algunas de ellas, relacionadas a eventuales trabajos modificatorios y/o complementarios de la obra de marras.

Que, en virtud de ello se expide nuevamente la División Jurídica de la Secretaría de Arquitectura en Dictamen N° 251/2021 y, por Resolución N° 258 de fecha 14 de julio de 2021, el Sr. Secretario ratifica lo dispuesto por su similar N° 240/2021.

Que la Secretaría de Arquitectura deberá informar oportunamente de la presente contratación al Registro de Constructores de Obra Pública, a los fines de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7 -segundo párrafo- del Anexo I al Decreto N° 1419/2017.

Que obra Dictamen N° 299/2021 de la Dirección General de Asuntos

Legales de este Ministerio en el cual se expresa que se ha dado cumplimiento al procedimiento de Licitación Pública conforme la normativa vigente, disposiciones del artículo 4º quater de la Ley N° 8.614 y modificatorias, Ley N° 10.417 y Ley N° 10.723, por lo que considera que puede dictarse el acto administrativo en los términos propiciados por la Repartición de origen y con las recomendaciones allí efectuadas.

Por ello, actuaciones cumplidas, normativa citada, lo dictaminado por la Dirección General de Asuntos Legales de este Ministerio bajo el N° 299/2021, y en uso de sus atribuciones,

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

RESUELVE:

Artículo 1º.- ADJUDÍCASE la ejecución de la obra: "CONSTRUCCIÓN NUEVO MÓDULO PARA EL COMPLEJO CARCELARIO N° 1 REVERENDO PADRE LUCHESE, ubicado en el Paraje Alto El Durazno, Ruta Nacional N°36 - km 798,5 - Localidad Bouwer – Departamento Santa María – Provincia de Córdoba" a la firma SADIC S.A. (CUIT N° 30-70339866-5), por la suma de Pesos Quinientos Sesenta y Dos Millones Novecientos Cuarenta y Tres Mil Ciento Veintiocho (\$ 562.943.128,00).

Artículo 2º.- IMPÚTASE el egreso que asciende a la suma total de Pesos Quinientos Sesenta y Dos Millones Novecientos Cuarenta y Tres Mil Ciento Veintiocho (\$ 562.943.128,00), según lo indica la Dirección General de Administración de este Ministerio en su Documento de Contabilidad - Orden de Compra N° 2021/000533, de acuerdo al siguiente detalle:

Jurisdicción 1.50,
Programa 506-002,
Partida 12.06.00.00,
Obras - Ejecución por Terceros del P.V. \$ 337.765.876,80
Importe Futuro Ejercicio 2022\$ 225.177.251,20

Artículo 3º.- FACÚLTASE al señor Secretario de Arquitectura a suscribir el contrato pertinente, previo cumplimiento por parte del adjudicatario de los recaudos legales correspondientes.

Artículo 4º.- PROTOCOLÍCESE, dése intervención a la Dirección General de Administración de este Ministerio, al Tribunal de Cuentas de la Provincia, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, pase a la Secretaría de Arquitectura a sus efectos y archívese.

FDO.: RICARDO SOSA, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Resolución N° 268

Córdoba, 30 de julio de 2021

Expediente N° 0045-017557/2015-Cuerpos 1 al 25.-

VISTO: este expediente en el que la Dirección Provincial de Vialidad propicia mediante Resolución N° 00648/2021, se apruebe la Modificación de Obra N° 1 correspondiente a la Obra: "REHABILITACIÓN DE RUTA PROVINCIAL N° 10 – TRAMO: VILLA DEL ROSARIO – MATORRALES – LAS JUNTURAS – PROVINCIA DE CÓRDOBA" a cargo de la Empresa BOR COM S.A., por la suma de \$ 34.370.100,13.

Y CONSIDERANDO:

Que surge de las constancias obrantes en autos que por Resolución Ministerial N° 254/2016 del entonces Ministerio de Vivienda, Arquitectura y Obras Viales se adjudicó la ejecución de la referida obra a la empresa GREEN S.A., suscribiéndose el pertinente Contrato el día 24 de enero de 2017 y el Acta de Replanteo de la obra el día 02 de marzo de 2017, posteriormente por Resolución Ministerial N° 018/2019 se aceptó y autorizó la cesión y transferencia del contrato de obra pública a la firma BOR COM S.A, finalmente con fecha 11 de febrero de 2021 se suscribió el pertinente contrato entre la Dirección de Vialidad y la firma BOR COM S.A.

Que se han incorporado en autos Memoria Descriptiva de la Modificación de Obra N° 1, Pliego Particular de Condiciones, Cómputo Métrico, Planilla Comparativa, conformidad de la Contratista para la ejecución de los trabajos de que se trata, renunciando a todo gasto improductivo que pudiera generarse como consecuencia de la instrumentación y tramitación de la presente Modificación de Obra y demás documentación agregada en estas actuaciones.

Que en la documentación técnica elaborada por el Departamento I Conservación de Pavimentos de la Dirección Provincial de Vialidad, se expresa que las causales que originan la necesidad de la presente Modificación de Obra surge debido a la necesidad de atender "... el avanzado estado de deterioro que presenta la Ruta Provincial N° 10 en el tramo comprendido entre las Junturas y la intersección con la Ruta Provincial E 87, debido a las inundaciones que ha sufrido por los fenómenos climáticos acontecidos y a los fines de mejorar las condiciones de la vía...".

Que se advierte de la documentación referente a la modificación de obra propiciada en autos, que es la N° 1, representa el 19,95 % del monto contractual y solicita una ampliación de plazo de obra de 270 días, siendo el nuevo vencimiento de obra el 14 de mayo de 2022.

Que surge de la Planilla Comparativa de la Modificación de Obra N° 1, que el monto del contrato sin la exención de IIBB asciende a la suma de \$ 179.443.263,03, la presente modificación de Obra N° 1 a la suma de \$ 35.802.187,64 y que el monto de la misma ajustado por exención de IIBB (4%) asciende a \$ 34.370.100,13, representando un incremento del 19,95% del monto contractual, siendo el monto ajustado de la obra de \$206.635.632,64.

Que se adjunta en estas actuaciones la correspondiente Constancia de Inscripción en el Registro Oficial de Proveedores y Contratista del Estado (R.O.P. y C.E.) - Registro de Constructores de Obra Pública (R.C.O.), conforme las previsiones del Decreto N° 1419/2017 y sus modificatorios.

Que mediante Resolución N° 648/2021 la Dirección de Vialidad procedió a aprobar toda la documentación Técnica obrante en autos.

Que obra Dictamen N° 306/2021 de la Dirección General de Asuntos Legales de este Ministerio en el que se expresa que, atento a las constancias obrantes en autos y antecedentes de hecho y derecho esgrimidos en los informes técnicos agregados, considera que los trabajos modificatorios que se propician en autos encuadran jurídicamente en las previsiones de los artículos 40 y 41 de la Ley de Obras Públicas N° 8614, modificada por Ley N° 10.417, toda vez que los mismos no superan el 30% del contrato original, pudiendo en consecuencia dictarse el acto administrativo por el cual se apruebe la modificación de obra de que se trata y se la adjudique a la Empresa BOR COM S.A., debiendo la misma cumplimentar con la instrumentación de la extensión de la garantía correspondiente.

Por ello, actuaciones cumplidas, normas legales citadas, lo dictamina por la Dirección General de Asuntos Legales de este Ministerio con el N° 306/2021 y en uso de sus atribuciones,

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

RESUELVE:

Artículo 1º.- APRUÉBASE la Modificación de Obra N° 1, correspondiente a la obra: "REHABILITACIÓN DE RUTA PROVINCIAL N° 10 – TRAMO: VILLA DEL ROSARIO – MATORRALES – LAS JUNTURAS – PROVINCIA DE CÓRDOBA" y consecuentemente ADJUDÍCASE la ejecución de la misma a la contratista Empresa BOR COM S.A. (CUIT N° 33-67241019-9), por la suma total de Pesos Treinta y Cuatro Millones Trescientos Setenta Mil Cien con Trece Centavos (\$ 34.370.100,13) a valores contractuales, conforme Planillas que como Anexo I, compuesto de dos (2) fojas, se acompaña y forma parte integrante del presente instrumento legal.

Artículo 2º.- IMPÚTASE el egreso que asciende a la suma de Pesos Treinta y Cuatro Millones Trescientos Setenta Mil Cien con Trece Centavos (\$ 34.370.100,13), conforme lo indica el Departamento Administración y Personal de la Dirección de Vialidad dependiente de éste Ministerio en su Documento de Contabilidad – Orden de Compra N° 2021/000543, con cargo a Jurisdicción 1.50, Programa 528-000, Partida 12.06.00.00, Obras – Ejecución por Terceros, Centro de Costo 1394 del P.V.

Artículo 3º.- APRUÉBASE la conformidad expresada por la Empresa BOR COM S.A. para la ejecución de los trabajos de que se trata en los términos de su presentación y la renuncia a todo gasto improductivo que pudiera generarse como consecuencia de la instrumentación y tramitación de la presente Modificación de Obra.

Artículo 4º.- APRUÉBASE una ampliación de plazo de obra de Doscientos Setenta (270) días, llevando la fecha de finalización de los trabajos al día 14 de mayo 2022.

Artículo 5º.- FACÚLTASE al señor Director de la Dirección de Vialidad a suscribir la Adenda al contrato de obra, previo cumplimiento por parte del adjudicatario de los recaudos legales pertinentes, debiendo la contratista integrar la garantía de fiel cumplimiento en la misma proporción establecida para el contrato principal y cumplimentar con el sellado de Ley de las Enmiendas de Contrato por Modificación de Obra.

Artículo 6º.- PROTOCOLÍCESE, dese intervención al Departamento Administración y Personal de la Dirección de Vialidad, al Tribunal de Cuentas de la Provincia, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, notifíquese, pase a la citada Dirección a sus efectos y archívese.

FDO.: RICARDO SOSA, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

ANEXO

SECRETARÍA DE AMBIENTE

Resolución N° 262

Córdoba, 10 de Septiembre de 2021.

VISTO: El Expediente N° 0517-025932/2021, por el cual la firma CAMINOS DE LAS SIERRAS S.A., C.U.I.T. N°30-69297553-3 presenta digitalmente

a través de e-Trámite Estudio de Impacto Ambiental para la obra "ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL 5 TRAMO ALTA GRACIA – VILLA CIUDAD DE AMÉRICA", que se proyecta en el departamento Santa María, provincia de Córdoba, sobre la Ruta Provincial N°5, desde la localidad de Alta Gracia, desarrollándose de norte a sur, de manera paralela y adyacente a las localidades de Anisacate, Villa La Bolsa, Villa Los Aromos, La Serranita,

La Rancherita y Las Cascadas, y hasta Villa Ciudad de América, coordenadas de inicio de tramo 31°38'12,18" S; 64°24'11,32" O, y fin de tramo 31°47'30,27" S; 64°30'30,66" O, bajo la responsabilidad técnica y profesional de la Dra. Liliana Martín y del Ing. Federico Wunderlin, inscriptos en el Registro Temático de Profesionales (Re.Te.P.) bajo los N°011 y 446 respectivamente.

Y CONSIDERANDO:

Que, en primer lugar cabe señalar que en cumplimiento de la Ley Provincial N°10.618 de "Simplificación y Modernización de la Administración" y sus decretos reglamentarios, que consagran la llamada "Administración Electrónica", esta Secretaría de Ambiente implementó mediante la Resolución N°220/20, una plataforma digital a los fines de la tramitación de los expedientes correspondientes a solicitudes de Licencia Ambiental, ya sea mediante Aviso de Proyecto o Estudio de Impacto Ambiental, conforme a la Ley 10.208.

Que, así las cosas, las presentes actuaciones se encuentran tramitadas íntegramente a través de dicha plataforma, habiendo presentado la proponente la siguiente documentación:

- Formulario de Resumen Ejecutivo, y Estudio de Impacto Ambiental, suscripto por los responsables profesionales, para las obras objeto de las presentes actuaciones, consistentes en la construcción de una traza alternativa a la Ruta Provincial N°5, así como también intervenciones sobre la traza existente, en un tramo comprendido entre la conexión al Norte de Alta Gracia, y el cruce con la Ruta Provincial S-495 (acceso Norte a Villa Ciudad de América), con una longitud total de 27.750 mts. de longitud, y un ancho de calzada de 14 mts. Por un lado, en el tramo comprendido entre la conexión al norte de Alta Gracia y La Serranita, se proyecta una traza nueva de calzada única con dos trochas indivisas, con una longitud de 19.000 mts., y para el tramo comprendido entre La Serranita hasta Villa Ciudad América, con una longitud de 8.750 mts. se prevé duplicación de la calzada existente de la mencionada R.P. N°5. Se manifiesta que el proyecto en cuestión se definió luego del análisis de diversas alternativas, y modificaciones que se fueron incorporando a medida que se desarrollaba el mismo y en base al relevamiento de campo realizado, buscando reducir al mínimo la afectación de poblaciones (expropiaciones urbanas) y de sectores con forestación autóctona con buen estado de conservación. Se hace presente que el objetivo de la obra es resolver el conflicto que los distintos tipos de tránsito (regional de la Provincia y local de los Valles de Calamuchita y Paravachasca) producen a las poblaciones en sus actividades urbanas. Se describe que la traza puede ser diferenciada básicamente en dos sectores, los cuales se detallan a continuación: SECTOR 1: ALTA GRACIA – LA SERRANITA. Progresivas 0+000 a 2+500: comienza en la rotonda de empalme de la Ruta Provincial 5 con la Ruta Provincial C45, ubicada 2400 m. al Norte de la Rotonda de entrada principal a la ciudad de Alta Gracia por Av. San Martín. Se prevé una conexión a nivel con el derivador existente, que permitirá el empalme de las mencionadas rutas y a una colectora de tierra ubicada hacia el Este. Progresivas 2+500 a 10+700: este tramo de la traza se desarrolla de manera casi rectilínea en sentido Norte-Sur atravesando campos con actividad agrícola. En la progresiva 3+550 se produce el cruce de esta traza con la Ruta Provincial C45, que se realizará mediante un intercambiador a nivel tipo rotonda. Se destaca un parche de bosque nativo en la progresiva 8+800, y a continuación hacia el Sur hasta la 10+700 se mantiene una cortina de forestación compuesta principalmente por talas que separa el campo agrícola donde se proyecta la traza y una calle pública de la localidad de Anisacate que limita su área urbana en el extremo Este. Se hace presente que dicha cortina fue relevada y se advirtió a los responsables del

proyecto para que se realizaran los ajustes necesarios a la traza para evitar su afectación. Progresivas 10+700 a 13+000: En la progresiva 10+770 la traza cruza un camino público, de material consolidado, con bajo tránsito vehicular por tratarse de un camino rural, denominado S-524 (Camino a Costa Azul), que posteriormente empalma con el camino A-138 (que llega hasta la localidad de Dique Chico) (ubicada a 4 km al SE de Anisacate), sobre el cual se prevé un cruce a nivel canalizado. A partir de la progresiva 10+700 hasta el cruce del Río Anisacate (11+800 a 11+900) la traza atraviesa un sector de cantera abandonada que actualmente se encuentra en recomposición natural, y que posee alguna explotación ganadera muy extensiva, pasando por un bajo con forestación que es un escurrimiento pluvial superficial de todo el sector ubicado al N-NO del mismo, y que desemboca en el Río Anisacate hacia el Este. En todo este sector se han tenido en cuenta la necesidad de taludes y alcantarillas en el proyecto. Al llegar la traza al Río Anisacate, se prevé la ejecución de un puente de 180 m. de largo, con un talud de aproximación que permite que la estructura del mismo, específicamente las vigas longitudinales, queden a 5 m. por arriba de la cota máxima del Río para evitar su afectación en crecidas. El ancho total del puente es de 14,30 m. para una calzada transitable de 7,30 m. al igual que el resto de la Ruta. Desde la progresiva 11+960 la traza ingresa hacia el Sur en un parche de forestación de gran desarrollo que se extiende por 120 m. hasta un campo que históricamente fuera explotado y donde se evidencia la recuperación parcial de la forestación. Todos estos sectores están clasificados en el estudio de "Relevamiento de la Vegetación" con un predominio de vegetación exótica. En la progresiva 12+500 la traza llega a un sector de escombreras afectado previamente a la explotación de la Cantera El Alto, cuya explotación minera se desarrolla actualmente al Este de la traza, quedando fuera del área de afectación. Los últimos 70 m. antes de llegar a la Ruta Provincial E-56, la traza cruza un parche de forestación que es casi exclusivamente compuesta por especies exóticas, con gran predominancia de la acacia negra (*Gleditsia triacanthos* L.) con algunos ejemplares de gran desarrollo. Progresivas 13+000 a 17+200: Alrededor de la progresiva 13+000 la traza intercepta la Ruta Provincial E-56, donde prevé un intercambiador a nivel canalizado, el cual afectará la calzada existente y los sectores aledaños a las banquetas los cuales presentan una forestación predominantemente exótica y de escasa extensión. Desde el punto del cruce con la Ruta Provincia E-56, la traza se introduce en un sector de campos agrícolas corriendo paralela a un camino público en el primer kilómetro y luego atravesando el mismo hacia el Oeste conformando un arco desde la progresiva 14+000 hasta la 15+000 donde cambia su sentido N-S a E-O. Como puede observarse en el estudio de vegetación, el sector presenta diversos sectores con campos agrícolas, ganaderos y algunos parches de forestación donde también hay situaciones diversas de bosque serrano autóctono y otros donde se han desarrollado especies exóticas. A partir de la progresiva 15+700 hasta el final de este tramo en el intercambiador de ingreso a Los Aromos, la traza se introduce en un sector de bosque serrano abierto con buen estado de conservación. Finalmente, a la altura de la progresiva 17+200 se proyecta la construcción de un intercambiador de acceso a Los Aromos que conectará con la traza actual de la R.P. N°5 ubicada 250 m. al Norte de la nueva traza de duplicación, y donde ya se cuenta con un derivador para el acceso vehicular a la localidad. Progresivas 17+200 a 19+200: En este tramo, la traza prevista atraviesa un sector de bosque serrano que fue definido en el Estudio de Vegetación como "Nativo de uso antrópico" por las características de la cobertura vegetal donde predominan las especies nativas, pero con una afectación notoria por la actividad humana, con actividad ganadera y extractiva. En la progresiva 18+100 se destaca el cruce de la traza con el arroyo Los Quebrachos, que corre en sentido Sur-Norte para desembocar en el Río Anisacate 800

m. al Norte de este punto. En los últimos metros de este tramo se llega al empalme con la actual traza de la Ruta Provincial N°5, donde la traza afecta a dos viviendas. Al llegar a la Ruta, la actividad residencial es más importante y por lo tanto la afectación de viviendas sujetas a expropiación. Se manifiesta que en todos los casos que sea posible, se ajustará el proyecto ejecutivo para minimizar la afectación de las propiedades. En el empalme de la traza existente con la nueva traza de la Ruta Provincial N°5 se prevé la ejecución de una rotonda sobre la margen Este de la actual traza que permitirá la conexión de ambas rutas. La rotonda de empalme se ejecutará sobre una ladera que actualmente cuenta con una forestación mixta, predominantemente nativa en el sector específico, y un conjunto de viviendas cuyo acceso será completamente modificado por la rotonda y sus derivadores. SECTOR 2: LA SERRANITA – VILLA CIUDAD DE AMÉRICA. Progresivas 19+200 a 27+610: En todo este último tramo de duplicación de calzada, la nueva traza acompaña la actual calzada de la Ruta Provincial 5, ubicándose al Oeste de la misma. En algunos tramos la nueva traza conformará una duplicación de la calzada existente y en otros tramos se alejará de la misma manteniendo las premisas de diseño de una traza con curvas más amplias para permitir un tránsito más fluido que la actual Ruta. El comienzo de la duplicación de calzada en forma paralela entre la nueva traza y la actual de la Ruta Provincial N°5, se da en la Localidad de La Serranita donde la actividad es similar a la del resto del sector, con predominancia de uso turístico y viviendas de uso temporal. Se prevé luego de los portales de acceso de La Serranita y La Rancherita (enfrentados al Norte y Sur de la RP5), la construcción de un derivador para retorno que permita la salida de los habitantes/visitantes de estas localidades sin tener que construir un derivador justo en los accesos donde se cuenta con estructuras de valor arquitectónico o histórico. En estos sectores urbanos, la nueva traza afectará algunas viviendas y establecimientos comerciales de La Serranita que se encuentran sobre la margen Oeste de la RP5. En este sentido se manifiesta que, si bien el Proyecto se ajusta para minimizar la afectación, en este sector hay varias expropiaciones urbanas que son inevitables. En algunos casos se trata de construcciones en mal estado de conservación, prácticamente abandonadas y en otros casos se trata de viviendas en uso y hasta en construcción. En la progresiva 21+500 se prevé un retorno que permite el acceso a la Comuna de La Rancherita-Las Cascadas por su acceso Sur. A continuación, la traza se desarrolla fuera de los sectores urbanos, por un terreno montañoso con gran alteración del paisaje y especialmente de la cobertura vegetal por acción antrópica, con predominancia de especies exóticas y algunos parches menores de nativas. Se describe que un hito importante de este sector de la traza se da en la progresiva 23+300, donde la actual traza de la Ruta y la futura duplicación, cruzan el arroyo El Parral, que desemboca en el arroyo Los Quebrachos, para ser finalmente afluente del Río Anisacate, principal fuente de agua de las localidades de La Rancherita, Las Cascadas y La Serranita. Se hace presente que en dicho cruce se encuentra un puente pequeño que actualmente presenta una curva muy cerrada que la convierte en peligrosa para el tránsito vehicular, por lo que se prevé que la nueva traza "enderece" ligeramente esta curva, pero sin alejarse de la actual, por lo que la afectación de este sector no tendrá una gran extensión. La forestación de este lugar es predominantemente exótica, con grandes ejemplares de eucaliptus. Se aclara que en toda la margen Sur (o Este de acuerdo al recorrido) de la actual traza de RP N°5 se encuentra un gasoducto que impide modificar en todos los casos la traza prevista para evitar la afectación de algunas propiedades. Entre las progresivas 24+000 y 25+300, la traza proyectada se separa de la actual traza para evitar un sector de camino muy sinuoso y un parche de forestación que es descrito en el estudio de vegetación como de buen estado de conservación, aunque con una importante

presencia de especies exóticas. Se manifiesta que general toda la traza propuesta evita las curvas de la actual RP N°5 para mejorar la velocidad de circulación y la seguridad de los vehículos al evitar curvas cerradas características de un trazado antiguo que fue diseñado para un volumen de tránsito muy inferior al actual. El último kilómetro la nueva traza vuelve a introducirse en sector urbano, en este caso de la localidad de Villa Ciudad de América. Dentro de los establecimientos a afectar por la nueva traza se encuentran algunas viviendas, comercios, el antiguo "Hotel Fátima" actualmente sin uso y una maderera. Se describe que en la mayoría de los casos, las edificaciones existentes al Oeste de la actual Ruta N°5 cuentan con un retiro de 30 m. que permite que la duplicación de la calzada en este tramo no afecte las edificaciones, aunque si los terrenos y accesos. El final de la traza prevé el empalme con la actual rotonda que permite la derivación de la Ruta Provincial N°5 con la Ruta Provincial S-495 que conecta con las localidades de Potrero de Garay y Los Reartes en Calamuchita, y con San Clemente y el Camino de Las Altas Cumbres, mediante la nueva refuncionalización de la Ruta Provincial S-271.

- Se consigna en el Estudio de Impacto Ambiental: datos del proyecto, resumen ejecutivo, justificación del proyecto, definición de la traza, análisis preliminar de las alternativas, variante determinada durante el estudio de campo, adecuaciones incorporadas al proyecto a requerimiento de los municipios, descripción del proyecto y de la traza definida, desarrollo y características generales de la obra, situación ambiental existente, determinación del área de influencia del proyecto, aspectos sociales (población afectada, riesgo arqueológico), aspectos biofísicos (geología y geomorfología, hidrología, clima, sismicidad), aspectos naturales (caracterización ecosistémica, flora, fauna, áreas naturales protegidas, informe de riesgo paleontológico), bibliografía consultada, marco legal, Evaluación de Impacto Ambiental, metodología, identificación de los impactos ambientales y medidas de mitigación, matriz de impactos ambientales, y conclusiones, entre otra información a la cual me remito en honor a la brevedad. Asimismo, se anexa al Estudio de Impacto Ambiental documentación legal y técnica, la cual será detallada a continuación.

- Acta de Asamblea General Ordinaria N°47, y Acta de Directorio N°508, ambas de fecha 23 de diciembre del 2019, de las cuales se desprende, entre otras cuestiones, la designación y aceptación del Sr. Jorge Arnaldo Alves como Director Titular de la Clase Accionaria "A" y Presidente del Directorio de la firma proponente.

- Escritura pública N°36, de fecha 28 de mayo del 2020, mediante la cual el Sr. Jorge Arnaldo Alves, en carácter de presidente del Directorio de la firma proponente, confiere PODER GENERAL DE REPRESENTACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y DISPOSICIÓN, a favor de sí mismo, entre otros, en cumplimiento de lo resuelto en el Acta de Directorio N°516, de fecha 04 de marzo del 2020.

- Ley N°10.733, de fecha 23 de diciembre del 2020, sancionada por la Legislatura de la Provincia de Córdoba, mediante la cual se declara de utilidad pública, y sujetos a expropiación, los inmuebles necesarios para la ejecución de la obra objeto de las presentes actuaciones, de acuerdo al croquis de ubicación que forma parte del Anexo I de dicha ley. Los bienes requeridos se individualizarán de acuerdo a lo establecido en la Ley N°6.394 del Régimen de Expropiación.

- Cedula de notificación de fecha 12 de febrero 2021, mediante la cual la Secretaría de Recursos Hídricos de la Provincia de Córdoba informa a la

proponente, el otorgamiento del Visto Bueno del estudio hidrológico presentado para las obras objeto de las presentes actuaciones. Por otro lado, se informa que en la instancia de la presentación del Proyecto Ejecutivo de la Obra, deberán presentarse los estudios e ingeniería del sistema integral de drenaje longitudinal y transversal de la obra vial, protecciones, saltos, descargas, etc., con sus respectivas verificaciones hidráulicas. Se requiere además un análisis pormenorizado de la situación de las cuencas comprendidas entre las progresivas 4+000 y 9+000 cuyos aportes en sentido Este-Oeste pueden afectar la zona urbana de la localidad de Anisacate. Asimismo, los puentes y obras transversales de drenaje deberán ser verificados considerando los caudales informados por la Administración Provincial de Recursos Hídricos (A.P.R.Hi.), y para los cuales deberán presentarse estudios de erosión y diseño de protecciones.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 03 de marzo del 2021, suscripta por el Intendente Municipal de Alta Gracia, Dr. Marcos Torres Lima. Asimismo, obra nota emanada de la Secretaría de Gobierno y Panificación de dicha localidad, en la cual se detallan las zonas que atraviesan el radio administrativo de la misma.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 19 de marzo del 2021, suscripta por el Intendente Municipal de Anisacate, Ramon Horacio Zalazar.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 08 de febrero del 2021, suscripta por la Presidente Comunal de Villa La Bolsa, Verónica S. Diedrich.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 02 de marzo del 2021, suscripta por la Presidente Comunal de Villa Los Aromos, Nélica Morales.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 16 de marzo del 2021, suscripta por el Presidente Comunal de La Serranita, Carlos Guzmán.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 18 de febrero del 2021, suscripta por el Presidente Comunal de La Rancherita y Las Cascadas, Alejandro Fabian Sosa.

- Factibilidad de localización y uso de suelo, de fecha 09 de febrero del 2021, suscripta por el Presidente Comunal de Villa Ciudad de América, José Luis Colombati.

- Informe de fecha 02 de febrero del 2021, emanado de la Dirección de Jurisdicción de Minería de la Secretaría de Minería, en el cual se plasma la información relevada por la comisión integrada por el Geol. Jorge Cornaglia y el Ing. Agrimensor Adrián Pezzoli, del estudio de campo realizado a lo largo de la traza propuesta para la obra en cuestión, en el tramo comprendido entre Villa Anisacate y Villa Ciudad de América. Se desprende del informe la presencia de las siguientes canteras en estado de recomposición y con explotación: a) en la progresiva 11+530, la cantera Costa Azul, sin datos de inscripción en el R.U.A.M.I., la cual presenta un estado de recomposición y zonas revegetadas, con una superficie aproximada de 40 has.; b) en la progresiva 12+700, la cantera Binder Anizacate, inscrita en el R.U.A.M.I. bajo el N°462, en estado de recomposición, con una superficie aproximada de 13 has. Se aclara que en la misma zona, a 140 mts. al este de la traza proyectada, comienza la zona de laboreo de la cantera El Alto, inscrita en el R.U.A.M.I. bajo el N°550, actualmente en explotación; y c) en la progresiva 27+240, se encuentra el área de amparo de la mina Jeremías, sin inscripción de verificación, sin inscripción de en R.U.A.M.I., y sin registro de presentación de Informe de Impacto Ambiental, actualmente sin explotar.

- Planimetría general, y planimetría de cuencas, para la obra objeto de las presentes actuaciones.

- Planimetría del puente proyectado sobre el Río Anisacate.

- Planimetría de calzada principal de tramo proyectado.

- Archivos en formato KZM, visibles con el software Google Earth, donde se puede observar la totalidad de la traza con la demarcación de la zona de camino y la localización de las obras de arte que conforman el proyecto.

- Relevamiento de Vegetación, de enero del 2021, realizado por la Biol. Ángeles Becerra, en el cual se consigna: obras a ejecutar, características fitogeográficas del área, status de conservación, metodología, resultados y análisis en cada zona de estudio, grafico de vegetación, consideraciones sobre el estado de los bosques, estudio de alternativo, registro fotográfico, y conclusiones, entre otra información a la cual me remito en honor a la brevedad. Asimismo, se anexa el listado completo de especies relevadas. Se concluye en el estudio realizado: "El trazado actual, es el resultado del análisis de alternativas con menor impacto en la vegetación, y en las unidades del paisaje, logrando una menor fragmentación del territorio. El estudio permite la valorización de las especies nativas frente a las especies exóticas de la zona, y valorizando ejemplares longevos o estructuras vegetativas ya presentes en el área del trazado, que serán funcionales al mismo, como por ejemplo cortinas forestales. El área de afectación directa del proyecto corresponde a 1.380.500 m² lo que equivale a 138,05ha. De las cuales 118,69ha. presenta una vegetación de ambientes antrópicos, 6 ha. vegetación con especies nativas predominantes en donde se realiza un uso antrópico y 13,35 ha. con bosques nativos en buen estado de conservación. La ruta atraviesa 2 unidades fitogeográficas que, por sus características de altitud, relieve, suelo e histórica, presentan diferentes comunidades de vegetación adaptadas a cada una de ellas. Se distingue a cada una de las especies de cada región, que permite realizar una adecuada compensación, respetando las comunidades de cada zona. Asimismo, se detalla la cantidad de ejemplares arbóreos y arbustivos nativos presentes por hectárea mayores a un 1,3 m de altura, 1075 árboles/ha; 1700 arbustos/ha para la región del espinal, 733 árboles/ha; 575 arbustos/ha para la zona baja de la región chaqueña y 608 árboles/ha; 317 arbustos/ha para la zona de sierra de la región chaqueña. Una compensación no solo sobre las áreas con bosque en buen estado de conservación, sino también posibilitando una referencia de las especies a reforestar en zonas de uso antrópico y urbanas, valorizando, conservando y restableciendo las comunidades e interacciones adecuados para la región de Paravachasca."

- Plan de Reforestación, de enero del 2021, realizado por la Biol. Ángeles Becerra, en el cual se consigna: descripción del proyecto, características fitogeográficas del área, status de conservación, resultados del relevamiento de vegetación, conclusiones, consideraciones generales, especificaciones legales y técnicas (señalización, cantidad de individuos y área, ubicación de los ejemplares, medidas de cazuelas, riego, características de los ejemplares a implantar, porcentaje de especies árboles y arbustivas nativas para reforestar, tutorado, forma de plantación, mantenimiento de los árboles) para la reforestación, manejo de especies nativas, forestación de taludes, cómputo y certificación. Se destaca concluye en dicho plan: "Considerando la normativa de Ordenamiento Territorial de Bosque Nativo de la Provincia de Córdoba (Ley 9814), el 10,4% del área relevada se encuentra en Categoría I (roja), por lo que es necesario, en caso de realizarse la obra, realizar medidas de mitigación, remediación y com-

pensación como parte de su desarrollo. El proyecto contempla medidas de compensación por la remoción de la vegetación mediante un plan de reforestación. Una de ellas, es la revegetación de taludes y reforestación en zonas próximas a la traza sin perjudicar la seguridad vial, con el objetivo de proteger este ambiente evitando la ruptura en la continuidad del hábitat, actuando como un corredor biogeográfico facilitando la conexión entre los diferentes parches de bosques que aún persisten en este territorio. El Plan de Reforestación, se ejecutará con especies nativas propias de cada región fitogeográfica, dentro de la zona de ocupación de la ruta. Considerando una distancia mínima de 25 m del eje para plantar árboles y la distancia de 50 m del eje al límite de zona de ocupación, se dispone de un ancho del orden de 25 metros a cada lado del eje utilizable para densificar y reponer forestación con árboles y arbustos nativos. En el caso de arbustos el ancho puede ser mayor (19 m distancia mínima del eje o menos si hay barandas de defensa)”.

- Plan de Gestión Ambiental, en el cual se consigna: resumen del proyecto, Plan de Protección Ambiental (medidas específicas y generales a aplicar en las etapas de construcción y operación), Plan de Contingencias Ambientales, Plan de Auditoría Ambiental, y Plan de Cierre o Desafectación y Retiro.

- Caculo del Nivel de Complejidad Ambiental, realizado por los responsables profesionales, el cual arroja un resultado de 12 puntos. Asimismo, obra certificación del cálculo emanada de Asesores de Córdoba S.A. (Asecor).

- Resolución N°161, de fecha 28 de abril del 2021, emanada de la Agencia Córdoba Cultura S.E., mediante la cual se resuelve autorizar el Estudio de Impacto Paleontológico solicitado por el Dr. Jerónimo Matías Krapovickas, D.N.I. N°29.997.717, a realizarse entre los meses de junio a octubre, para el proyecto objeto de las presentes actuaciones, en base a la solicitud de autorización, plan de trabajos e informe técnico, suscriptos por el Dres. Adan A. Tauber y Jerónimo Matías Krapovickas, que como Anexos I y II se acompañan a dicha resolución.

- Resolución N°167, de fecha 29 de abril del 2021, emanada de la Agencia Córdoba Cultura S.E., mediante la cual se resuelve autorizar el Estudio de Impacto Arqueológico solicitado por el Dr. Julián Salazar, D.N.I. N°29.609.969, a realizarse en los meses de junio a diciembre, para el proyecto objeto de las presentes actuaciones, en base a la solicitud de autorización, plan de trabajos suscripto por el Dr. Julián Salazar, que como Anexo I se acompaña a dicha resolución.

- Informe de Riesgo Arqueológico y Paleontológico, para el proyecto objeto de las presentes actuaciones, realizado por los Dres. Valeria Franco Salvi, Jerónimo Matías Krapovickas, y Julián Salazar, en el cual se consiga: Sección arqueología: marco teórico y antecedentes, caracterización del proyecto y sectorización del trazado planificado para la ruta, medidas sugeridas para la protección del patrimonio arqueológico. Sección paleontología: marco geológico, antecedentes paleontológicos, importancia de los fósiles hallados y las localidades fosilíferas cercanas al área de trabajo, y definición de zonas de riesgo de destrucción de patrimonio arqueológico.

- Memoria de Ingeniería para el proyecto objeto de las presentes actuaciones, de marzo del 2021, realizado por la firma Andes Consultora S.A., en la cual se consigna: ambiente y localización de la obra, poblaciones en el trazado, uso de suelo, memoria descriptiva, progresivas y perfiles transversales, interferencias en la zona, referencias de interés, marco geológico, hidrología de la traza, obra básica, puentes y estructuras, computo métrico,

- Nota Técnica N°12 – Estudios Hidrológicos en Traza Completa, de marzo del 2021, realizado por la firma Andes Consultora S.A., en el cual se consigna: metodología de cálculo adoptada, descripción del sector de análisis, caracterización geológica geotécnica, vegetación, clima, cálculos hidrológicos, tormenta de diseño, delimitación y definición de cuencas, y aplicación del método racional generalizado.

- Informe del Estudio Geotécnico, de diciembre del 2020, realizado por la firma Andes Consultora S.A., en el cual se consignan los trabajos de campo y ensayos de laboratorio realizados, descripción del perfil de los suelos, recomendaciones para la fundación de las estructuras, y limitaciones del estudio. Asimismo, se incluyen como Anexo I, planillas de perforaciones.

- Memoria de Cálculo, de diciembre del 2020, realizada por la firma Ingroup – Oficia de Proyectos, en la cual se desarrollan las memorias de cálculos de tablero, pilas, y estribos, respecto al puente proyectado sobre el Río Anisacate.

- Informe de Monitoreo de Fauna, de enero del 2020, realizado por la responsable profesional, en el cual se consigna: trabajo a campo y de gabinete, inventario de fauna (línea de base), Propuestas de Medidas de Mitigación sobre impactos en la Fauna Silvestre, y bibliografía consultada, entre otra información, remitiéndonos a lo oportunamente analizado en Dictamen Técnico emanado de la Comisión Técnica Interdisciplinaria.

- Liquidación y comprobante de pago de la tasa retributiva de servicios por el concepto de análisis y estudio de documentación técnica.

- Informe de Categorías de Conservación del Bosque Nativo, de fecha 02 de julio del 2021, emanado de la Dirección General Técnica, del cual se desprende: “1.- Ubicación. El tramo propuesto para la RP N° 5 entre las localidades de Alta Gracia y Villa Ciudad de América se emplazará en el Departamento Santa María con una traza de 27,837 km de extensión. Para el análisis de Regiones Naturales y Fitogeográficas, Cobertura Vegetal, Categorías de Conservación del Bosque Nativo (Ley 9814/2010 OTBN) y Áreas Naturales Protegidas, se propuso una zona de camino de 100 m de ancho total (55 m a cada lado de la traza). Esta zona de camino cubre una superficie total de 278,37 hectáreas. 2.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOSQUES NATIVOS – LEY 9814/2010. El tramo propuesto para la RP N° 5 entre las localidades de Alta Gracia – Villa Ciudad de América de acuerdo al Mapa Anexo de la Ley 9814/2010 de OTBN, se encuentra en las Categorías de Conservación I (rojo), Categoría de Conservación II (amarillo), zonas Sin Categoría de Bosque y algunas áreas bajo signo cartográfico”. Seguidamente se incluye una tabla con el gráfico correspondiente, de los cuales se desprende que 30 hectáreas, representativas del 11% de la zona de camino, corresponde a Categoría de Conservación I (rojo); que 22 hectáreas, representativas del 8% de la zona de camino, corresponde a Categoría de Conservación II (amarillo); y que 226 hectáreas, representativas del 81% de la zona de camino, a áreas sin categoría de conservación. A continuación, se consigna en el informe: “En relación a los tipos de formaciones vegetales que se verán afectados por la obra, se determino que aproximadamente el 11% del área presenta bosques nativos en buen estado de conservación y un 70% presenta uso cultural antrópico (55% aproximadamente) o con pastizales o arbustales bajos (15% aprox.), siendo el resto vegetación leñosa en recuperación (matorrales con emergentes). A esto podemos agregar que son zonas coincidentes con vegetación del tipo bosque y matorrales de las regiones del Bosque Serrano y Romerillar en las Sierras del Sur, en tanto que las zonas Sin Categoría de Conservación,

son coincidentes con la regio de la Pampa Loessica, con mayor prevalencia de zonas agrícolas y también zonas urbanas (Fuente: Mapa de Vegetación Cabido Marcelo, Zak Marcel Año 2009 y Mapa de Regiones Naturales de Córdoba – Agencia Córdoba Ambiente, Año 2003). Conclusión: En base a lo aclarado y expresado referido a la superficie final de afectación de la vegetación, las áreas en donde se realizará la forestación compensatoria y las especies que se utilizarán en la misma, no encontramos impedimento para la ejecución de las tareas. Se deberá informar el avance de las tareas de forestación (detallando ubicación, especies y cantidades empleadas) de manera semestral a partir del inicio de los trabajos"

- Informe Técnico Preliminar de fecha 02 de julio del 2021, emanado de la Comisión Técnica Interdisciplinaria, la que luego de analizadas las constancias del expediente, indica "Que, el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL N° 5 - TRAMO: ALTA GRACIA-VILLA CIUDAD DE AMÉRICA, situado en el Valle de Paravachasca, Departamento Santa María, por las localidades de Alta Gracia, Anisacate, Villa La Bolsa, Villa Los Aromos, La Serranita, La Rancherita y Las Cascadas, y Villas Ciudad de América, bajo responsabilidad técnica de la Bióloga Liliana Martín, Matrícula Profesional N° 1097, inscripta en el RETEP bajo el N° 011, y del Ing. Federico Wunderlin, Matrícula Profesional N° 29188402, inscripto en el RETEP bajo el N° 446, ambos con domicilio legal en Viracocha 6011, B° Argüello, Córdoba, Córdoba, cumple con las condiciones necesarias de presentación de Estudio de Impacto Ambiental"

- Convocatoria a Audiencia Pública Ambiental Digital, de fecha 13 de julio del 2021, para el tratamiento del proyecto objeto de las presentes actuaciones, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo V de la ley N°10.208 de Política Ambiental Provincial, y a lo previsto en el Art. 8 de la ley 10.618 de Simplificación y Modernización de la Administración Pública, para dar inicio el día 09 de agosto del 2021 a las 10:00 horas, consignando el link y datos necesarios a los fines del acceso a la misma a través de la plataforma Zoom para los ciudadanos inscriptos como oradores, y a través de la plataforma YouTube, de acceso publico para los ciudadanos asistentes. Asimismo, se informan las autoridades de la audiencia, se establece como plazo límite para la inscripción el 07 de agosto a las 10:00 horas, y se consigna el link para tomar vista de las actuaciones digitales del expediente.

- Acta de la Audiencia Pública Ambiental Digital, que tuvo lugar en los días 09, 10, 11, 12 y 13 de agosto del 2021, mediante al acceso al dominio oportunamente informado, desde la sede de esta Secretaría de Ambiente, y cumpliendo con lo dispuesto por la Ley N°10.618 de Simplificación y Modernización de la Administración. Participaron del área de Audiencias Públicas de esta Secretaría de Ambiente, la Lic. Valentina Vergnano y la Calig. Andrea Caballero. Tal como se desprende del Acta, inicia la audiencia con palabras de bienvenida la Directora General de Asuntos Legales, y realizando una explicación del procedimiento y reglamento de la audiencia en cuestión. Seguidamente, toma la palabra el Ing. Marcelo Maldonado, en representación de Caminos de las Sierras, y luego la Dra. Liliana Martín, quienes exponen el proyecto objeto de las presentes actuaciones. Siendo las 11:10 se procede a dar inicio a las exposiciones de los oradores inscriptos, etapa que se desarrolló hasta el 13 de agosto del 2021. Posteriormente, se da inicio a la etapa de preguntas, las cuales se receptaron de las exposiciones de los oradores, y del link creado a fin de remitirlas por escrito. Tras la lectura de todas las preguntas, los representantes de la firma proponente solicitan responder a las mismas por escrito, solicitando plazo hasta el día 19 de agosto del 2021. Ese mismo día, se remiten las

respuestas a las ciento cincuenta y nueve (159) preguntas formuladas, las cuales se transcriben en el acta, y a las cuales me remito en honor a la brevedad.

- Informe Final de Audiencia Publica Ambiental Digital, de fecha 09 de agosto del 2021, del cual se desprende, entre otra información mencionada en el punto anterior, que se inscribieron cien (100) ciudadanos en calidad de oradores, y treinta y nueve (39) en calidad de asistentes. Seguidamente se consigna el link para el acceso a la documentación anexa por los ciudadanos: <https://drive.google.com/drive/folders/1DcjZlPpXKnwJMa7SkNdNEHxgTHBVAsz?usp=sharing>.

- Finalmente, vale remarcar que toda la información detallada precedentemente en relación a la Audiencia Publica Ambiental Digital, se encuentra disponible para su consulta mediante el acceso al link: <https://participacion.cba.gov.ar/audiencia/83>, mediante el cual además se podrá acceder a: a) Reglamento y Dinámica de la Audiencia; b) Estudio de Impacto Ambiental en formato digital; c) listado completo de inscriptos como expositores y asistentes; d) links de acceso a la grabación de la audiencia en la plataforma YouTube; y e) constancias de divulgación y publicación del llamado a Audiencia Pública efectuadas en el Boletín Oficial, en la página web del Gobierno, y en distintos medios de comunicación de alcance nacional y provincial, acorde lo dispuesto por la Ley provincial N°10.208 de Política Ambiental Provincial.

- Dictamen Técnico de fecha 03 de septiembre del 2021, emanado de la Comisión Técnica Interdisciplinaria, la que luego de analizadas las constancias del expediente, indica: "Que el proyecto se plantea como una nueva ruta que constituirá una variante a la actual Ruta Provincial N°5 en el tramo que va desde Alta Gracia hasta La Serranita, y duplicación de calzada existente de la Ruta Provincial N°5 hasta el cruce con la Ruta Provincial S-495 (acceso a Villas Ciudad de América). Que se presenta Resumen Ejecutivo de la obra denominada ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL N°5 - TRAMO: ALTA GRACIA-VILLA CIUDAD DE AMÉRICA Coordinadas de inicio de tramo: Latitud 31°38 '12,18"S – Longitud 64°24 '11,32"O; Coordinadas de fin de tramo: Latitud 31°47 '30,27"S – Longitud 64°30 '30,66"O. Que se presenta cálculo de Nivel de Complejidad Ambiental (NCA = 12), la determinación fue puesta a consideración de ASECOR, que con fecha 31 de marzo de 2021 emitió informe donde destaca: '... los valores presentados se encuentran correctamente determinados. NCA: 12. Por lo cual, NO REQUIERE la contratación de Seguro Ambiental Obligatorio...' Que el estudio se organiza conforme los lineamientos planteados por las Normas de Diseño Geométrico de Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad (Versión 1980). Que el Estudio de Impacto Ambiental incluye en el Capítulo 1- INTRODUCCIÓN y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO, en el Capítulo 2- DEFINICIÓN DE LA TRAZA y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS, en el Capítulo 3- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, describiendo los tramos con sus características y el diseño geométrico de las vías, en el Capítulo 4- SITUACIÓN AMBIENTAL EXISTENTE, identificando las Áreas de Influencia Directa e Indirecta, con sus aspectos sociales y naturales, en el Capítulo 5- MARCO LEGAL, en el Capítulo 6- EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, en el Capítulo 7- CONCLUSIONES. Que el objetivo del proyecto es 'aumentar la capacidad del corredor y resolver el conflicto que los distintos tipos de tránsito (larga distancia, regional de la Provincia y local de los Valles de Calamuchita y Paravachasca) producen a las poblaciones en sus actividades urbanas. Esto se lograría proponiendo, además de la duplicación de la calzada, un diseño donde se aumenta la velocidad de circulación rectificando la traza en algunos sectores y disponiendo cruces en los distintos accesos a las poblaciones. El tramo en estudio presenta una importante congestión de tránsito en días y horarios específicos debido a la cen-

tralidad de la misma para la comunicación de toda la región turística de Calamuchita y Paravachasca con la Ciudad de Córdoba. Que el proyecto es una obra lineal con perfil de calzada única que conecta el tramo desde ALTA GRACIA hasta el cruce con la Ruta Provincial S-495, en la entrada de la localidad de VILLA CIUDAD DE AMÉRICA, con una longitud total aproximada de 27,837 km. Forma parte de un corredor vial que tiene como eje a la Ruta Provincial N°5. Que, para que este proyecto fuera modular y flexible en su implementación, la obra completa se ha subdividido en distintos tramos, de manera tal que la misma pueda ser diseñada y construida por sectores: SECTOR 1 (0+000 – 19+000). Abarca el tramo comprendido entre la conexión al norte de Alta Gracia y La Serranita, con una longitud de 19.000 metros de calzada en traza nueva. Conformada de esta manera este sector permite una separación de flujos. Los movimientos pasantes con origen o destino fuera de las poblaciones locales, pueden emplear este tramo de variante, y con esto se separan de los desplazamientos realizados por los usuarios locales de poblaciones tales como, Anisacate, La Bolsa, Los Aromos. Se prevé la construcción de una calzada única con dos trochas indivisas. Se destacan componentes tales como: cruce de la variante con la Autovía de la RP5, la intersección con la Ruta Provincial C45, el cruce con el Camino Costa Azul, la intersección con la Ruta Provincial E56, nuevo puente en el cruce sobre el río Anisacate, acceso a la localidad de Los Aromos, y acceso a nivel a la localidad de La Serranita. SECTOR 2 (19+000 a 27+837). Es el tramo comprendido entre La Serranita hasta Villa Ciudad América, con una longitud de 8.837 metros. El mismo tiene como concepto básico, la duplicación de la calzada existente permitiendo, al aumentar un carril por sentido de circulación, y junto a la rectificación de la traza, adecuándola para aumentar las velocidades de circulación, un mejoramiento generalizado de las condiciones de operación en el sector. Se prevén dos retornos en las progresivas 19+700 y 21+600. Que en el Capítulo 2- DEFINICIÓN DE LA TRAZA y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS se presentan las tres opciones de acción que se analizaron para cumplir con los objetivos planteados: 1. Desdoblamiento de la vía existente. Esto implica la revisión planimétrica y altimétrica de la vía existente. Esta acción permite una sensible mejora en la actual velocidad de operación, aunque produce una restricción en la interacción transversal en el interior de las travesías urbanas afectadas. Igualmente, las acciones correspondientes a esta opción demandan la expropiación de ciertas superficies urbanizadas, así como la afectación de servicios, en particular una línea de gasoducto que discurre a lo largo de toda la margen Este de la Ruta Provincial N°5. 2. Variante 1, traza nueva entre el sur de Alta Gracia y el acceso Sur a La Serranita. La generación de la traza nueva en el sector indicado permite materializar una vía con una velocidad de diseño más elevada respecto de lo actualmente disponible y al caso anterior. Igualmente, en la parte sur del tramo se debe proceder a la adecuación del tramo de calzada existente. Implica, en ciertos puntos singulares de cruces o accesos a poblaciones y la materialización de intersecciones. 3. Variante 2, con ejecución de una traza nueva desde el norte de Alta Gracia, hasta 500 metros al norte de la rotonda en Villas Ciudad de América. Esta alternativa permite evitar la totalidad de las zonas urbanas mencionadas con anterioridad, permitiendo la materialización de accesos a las mismas en puntos específicos. La velocidad de operación es la mayor de todos los casos considerados, con lo cual tiene los mayores beneficios en el cumplimiento de la función de conectividad entre los extremos del trazado. Luego, para el estudio de las alternativas, se dividió a la traza en tres sectores: A, B y C. En cada uno de ellos se implementaron las opciones de acción mencionadas anteriormente. De esta forma, las alternativas para el sector A son: A-1: Correspondiente a la traza existente, entre la rotonda que interseca las rutas RP5 y C-45, hasta la salida Sur de la ciudad de Alta Gracia, en el kilómetro 32 de la Ruta EIA Alternativa Ruta Provincial N°5 Tramo Alta Gracia – Villa Ciudad de América – Córdoba Pág. 14 Provincial 5. Actualmente, cuenta con una calzada de dos carriles por sentido en casi la totalidad de su traza. La longitud total de esta alternativa es de 6,0

kilómetros, aproximadamente. A-2: Esta variante comienza en la intersección de RP5 – Desvío Tránsito Pesado a Alta Gracia, se extiende por la ruta existente atravesando la rotonda interseca a la Avenida San Martín de la ciudad de Alta Gracia. El eje de esta traza se mantiene por la calzada existente hasta 1,0 km al Sur de la intersección antes indicada. Desde allí recorre tres kilómetros separándose de la Ruta Provincial N°5 existente, para ubicarse paralela a ésta a 1.800 metros al Este aproximadamente, en sentido Norte-Sur. La longitud total de esta alternativa es de 7,5 kilómetros, aproximadamente. A-3: la tercera variante del sector A comprende una traza que comienza en la intersección entre las rutas RP5 – Desvío Tránsito Pesado a Alta Gracia, con dirección Oeste-Este, separándose de la Ruta Provincial N°5 existente para luego seguir su recorrido en sentido Norte-Sur al igual que la alternativa A-2. La longitud total de esta alternativa es de 7,0 kilómetros, aproximadamente. Para el sector B, se proponen dos alternativas: B-1: Correspondiente a la traza existente. Es la continuación de la alternativa A-1, en el kilómetro 32 de la Ruta Provincial 5, hasta el kilómetro 41 de la misma ruta, a la altura de la intersección existente de ingreso a la localidad de Los Aromos. La traza existente deberá duplicarse, al mismo tiempo que se rectificará en los tramos necesarios para cumplir con las velocidades de diseño propuestas. La longitud total de esta alternativa es de 9,0 kilómetros, aproximadamente. B-2: Esta variante comienza en el final de las alternativas A-2 y A-3, paralela a la Ruta Provincial N°5 existente, para luego cruzar el Río Anisacate y la Ruta E-56 (hacia José de la Quintana) por traza nueva. Tiene una longitud total de 7,0 kilómetros, aproximadamente. Para el sector C, se proponen tres alternativas: C-1: Correspondiente a la traza existente. Es la continuación de la alternativa B-1, entre el kilómetro 41 de la Ruta Provincial 5, y el kilómetro 53 de la misma ruta, a la altura de la rotonda que interseca a la RP5 con el ingreso a la localidad de Villa Ciudad de América. La traza existente deberá duplicarse al igual que el tramo B-1, al mismo tiempo que se rectificará en los tramos necesarios para cumplir con las velocidades de diseño propuestas. La longitud total de esta alternativa es de 11,0 kilómetros aproximadamente. C-2: Esta variante comienza en el final de la traza B-2. Es una traza nueva, completando una longitud total de 7 kilómetros, aproximadamente, hasta empalmarse nuevamente con la RP 5 existente, a la altura del kilómetro 46 de esta última, quedando 6 kilómetros de traza existente a rectificar, hasta llegar a la intersección con la ruta S495. C-3: Se corresponde con un trazado totalmente nuevo, que comienza al final de la traza B-2, hasta llegar a la rotonda que interseca la Ruta Provincial 5 con la Ruta S-495. Tiene una longitud de 13,3 kilómetros, aproximadamente. Para la comparación de alternativas se tomaron cinco ejes: Velocidades de diseño; Cantidad de accesos; Expropiaciones a realizar; Interferencias y cruces a construir; Movimiento de suelos; además de la Longitud de cada tramo, la Velocidad promedio y las Alcantarillas. En una matriz comparativa se ponderaron las combinaciones posibles y surgió que la óptima sería la A3-B2-C3 por ser la de menor valor. 'Sin embargo, debido al alejamiento de la variante C3 de los centros poblados y la dificultad del trazado por terrenos de gran desnivel, se escogió como preliminar la opción A3-B2-C2', descrita más adelante. Además, la traza de la variante C3 atravesaba una ladera con una gran pendiente, que conforma parte de la cuenca del Arroyo El Parral que descarga en el Arroyo Los Quebrachos que es afluente del Río Anisacate de donde todas las poblaciones del sector toman el agua. Adicionalmente estas laderas se encuentran dentro de una zona categorizada como roja según la Ley 9.814 y se pudo determinar en el relevamiento de campo la existencia de bosque nativo muy importante, conservado y consolidado en la parte superior de la ladera. Por todo lo anterior se realizó una importante modificación a la traza original, empalmando la variante C2 por el Norte de la Rancherita hasta la Ruta Provincial N°5 en la localidad de la Serranita a partir de la cual se continúa como duplicación de la calzada existente hasta Villa Ciudad de América. También se incorporaron modificaciones propuestas tanto por el equipo de trabajo como por los Municipios afectados, particularmente La Rancherita y Anisacate.

A continuación se describe la traza resultante del análisis de alternativas: SECTOR 1: ALTA GRACIA - LA SERRANITA Progresivas 0+000 a 2+500. El primer tramo de la traza propuesta comienza en la rotonda de empalme de la Ruta Provincial N°5 con el Desvío Tránsito Pesado a Alta Gracia, ubicada 2400 m. al Norte de la Rotonda de entrada principal a la Ciudad de Alta Gracia por Av. San Martín. Actualmente se cuenta con un derivador a nivel que permite el empalme de las mencionadas rutas y a una colectora de tierra ubicada hacia el Este. El proyecto prevé una conexión a nivel con este intercambiador sin mayores modificaciones, con una salida hacia la nueva Variante al Este. De esta manera el intercambiador contará con una circulación principal por la actual traza de la Ruta Provincial 5 que se abre en este sector mediante una rotonda alargada en el sentido del eje de la Ruta, permite la derivación hacia el Desvío Tránsito Pesado a/desde la Ruta Provincial C-45, también conocida como Ruta a Falda del Carmen, hacia el Oeste y agregar dos ramas similares hacia el Este para el acceso a la Variante a Villa Ciudad de América. En el sector cercano a esta rotonda se encuentran varios establecimientos industriales de procesamiento de minerales, un establecimiento avícola y un taller de preparación de autos de carrera ubicado 600 m. al Norte por Ruta 5. El resto del entorno alrededor de este intercambiador es netamente rural ya que el sector urbano más cercano de Alta Gracia se encuentra a aprox. 900 m. al Sur por la Ruta Provincial 5. Desde el punto cero, en el cruce con la Ruta 5 existente, comienza la nueva traza o variante de la Ruta Provincial 5 dirigiéndose en dirección E-SE conformando un arco hasta aproximadamente la Progresiva 2+000. En este sector la traza atraviesa campos con uso agrícola, en los primeros 200 m. se trata de un campo sin uso con escasa vegetación arbustiva y algunos ejemplares de árboles de especies exóticas. En la progresiva 0+600 se encuentra una vivienda que será afectada por la traza. En todo este sector de la traza no hay cruces de caminos oficiales, hay algunas huellas de uso interno de los campos. Progresivas 2+500 a 10+700 Este tramo de la traza se desarrolla de manera casi rectilínea en sentido Norte-Sur atravesando campos con actividad agrícola. Entre 2+500 y 3+500 mantiene su trazado dentro de un campo agrícola sin viviendas afectadas dentro del sector de la traza. En la progresiva 3+550 se produce el cruce de esta traza con la Ruta Provincial C45 en el tramo que une la Ruta Provincial N°5 con la Ruta Nacional N°36 ubicada al Este. Este cruce se realizará mediante un intercambiador a nivel tipo rotonda. En el sector se destaca un establecimiento de eventos sociales El Casco Eventos (o El Casco Club de Campo) que colinda al Oeste con la traza y que será parcialmente afectado por el intercambiador propuesto. En la progresiva 7+900 se afecta una vivienda como única construcción relevante. En la progresiva 8+800 se destaca un parche de bosque nativo y a continuación hacia el Sur hasta la 10+700 se mantiene una cortina de forestación compuesta principalmente por talas que separa el campo agrícola donde se proyecta la traza y una calle pública de la localidad de Anisacate que limita su área urbana en el extremo Este. Progresivas 10+700 a 13+000 En la progresiva 10+770 esta traza cruza un camino público, de material consolidado, con bajo tránsito vehicular por tratarse de un camino rural. Este camino es denominado S-524, y conocido como Camino a Costa Azul, y posteriormente empalma con el camino A-138 que llega hasta la Localidad de Dique Chico (ubicada a 4 km al SE de Anisacate). Debido al volumen de tránsito se prevé un cruce a nivel canalizado de este camino secundario con la traza propuesta. A partir de la progresiva 10+700 hasta el cruce del Río Anisacate (11+800 a 11+900) la traza atraviesa un sector de cantera actualmente abandonada (según Informe de la Dirección de Minería, perteneciente a Binder S.R.L. sin renovación del RUAMI actual) que actualmente se encuentra en recomposición natural y posee alguna explotación ganadera muy extensiva, pasando por un bajo con forestación que es un escurrimiento pluvial superficial de todo el sector ubicado al N-NO del mismo, y que desemboca en el Río Anisacate hacia el Este. En todo este sector se han tenido en cuenta la necesidad de taludes y alcantarillas en el proyecto. La traza pasa junto al Barrio Costa Azul,

perteneciente a la localidad de Anisacate y cuya vivienda más cercana a la misma (en el extremo Sudeste del Barrio) se encuentra a 100 m. del eje de la traza. Al llegar al Río Anisacate, este sector cuenta con una calle costanera sobre la margen norte que comienza en el Barrio Costa Azul y se extiende algunos metros al Este. En este sector el proyecto prevé la ejecución de un puente de 180 m de largo en tramos de 30 m. por lo que entre las columnas del puente, la costa en este sector se mantiene. El puente a ejecutar para el cruce del Río Anisacate tendrá un talud de aproximación que permite que la estructura del puente, específicamente las vigas longitudinales, queden a 5 m. por arriba de la cota máxima del río para evitar su afectación en crecidas. Debido a la luz prevista de estas vigas, los cabezales de apoyo y sus columnas estarán ubicadas cada 30 m. por lo que debido al ancho del cauce en este sector (de aprox. 30 m), los apoyos quedarán en las líneas de ribera sin interferir en el cauce del Río Anisacate, que no se trata de un río navegable por sus características, con un caudal promedio de 4,83 m³/s. El ancho total del puente es de 14,30 m. para una calzada transitable de 7,30 al igual que el resto de la Ruta. La construcción será la tradicional, con vigas tipo I pretensadas de 1,70 m. de altura y 30 m. de largo, estas vigas apoyan sobre cabezales de hormigón armado in situ y columnas de 1,20 m. de diámetro que continúan en pilotes de 1,30 m. de diámetro a una profundidad de 20m. respecto al nivel del suelo. Todas estas características son ajustadas durante el desarrollo de la ingeniería del puente pero básicamente posee algunas partes construidas in situ y otras que son pretensadas y premoldeadas (prelosas, defensas, etc.). Sobre la margen Sur del Río se encuentra una calle Costanera de uso eventual por los vecinos del Barrio Los Talas, el cual está ubicado a 800 m. al Este de la traza y posee varios accesos principales desde la RP E-56 por lo que esta calle Costanera no constituye un acceso. Desde la progresiva 11+960 donde se ubicará la cabecera Sur del Puente sobre Río Anisacate, la traza ingresa hacia el Sur en un parche de forestación de gran desarrollo que se extiende por 120 m. hasta un campo que históricamente fuera explotado y donde se evidencia la recuperación parcial de la forestación. En la progresiva 12+500 la traza llega a un sector de escombros afectado previamente a la explotación de la Cantera El Alto, cuya explotación minera se desarrolla actualmente al Este de la traza, quedando fuera del área de afectación. Los últimos 70 m. antes de llegar a la Ruta Provincial E-56, la traza cruza un parche de forestación que es casi exclusivamente compuesta por especies exóticas, con gran predominancia de la acacia negra con algunos ejemplares de gran desarrollo. Progresivas 13+000 a 17+200 Alrededor de la progresiva 13+000 es donde la traza intersecta la Ruta Provincial E-56 que comunica la RP 5 con la localidad de José de la Quintana y finalmente termina en la Ruta Nacional 36 al Sur de Despeñaderos. Esta Ruta es de carácter sub-regional pero constituye una vía asfaltada de gran relevancia para todos los habitantes y productores de este sector de la Provincia. En este cruce, el Proyecto prevé un intercambiador a nivel canalizado. Este intercambiador afectará la calzada existente y los sectores aledaños a las banquetas que como se dijo anteriormente presentan una forestación predominantemente exótica y de escasa extensión (solo cerca de la Ruta hay una cortina de forestación). Los terrenos al Norte de la Ruta eran utilizados para la explotación de la cantera, pero actualmente se encuentran sin uso productivo. Mientras tanto al Sur de la RP E-56 se destaca un establecimiento de producción avícola cuyo predio será parcialmente afectado pero no los galpones productivos, que quedan fuera del área de afectación de la traza y su intercambiador. Desde el punto del cruce con la Ruta Provincial E-56, la traza se introduce en un sector de campos agrícolas corriendo paralela a un camino público en el primer kilómetro y luego atravesando el mismo hacia el Oeste conformando un arco desde la progresiva 14+000 hasta la 15+000 donde cambia su sentido N-S a E-O. El sector presenta diversos sectores con campos agrícolas, ganaderos y algunos parches de forestación donde también hay situaciones diversas de bosque serrano autóctono y otros donde se han desarrollado especies exóticas. A partir de la progre-

siva 15+700 hasta el final de este tramo en el intercambiador de ingreso a Los Aromos, la traza se introduce en un sector de bosque serrano abierto con buen estado de conservación. En todo el tramo analizado, la traza no afecta en forma directa viviendas o establecimientos productivos fuera de los campos agrícolas y ganaderos descritos. Las viviendas más cercanas a la traza son algunas ubicadas en los primeros metros sobre el camino público y posteriormente entre las progresivas 15+900 y 16+400 la traza pasa a 80 m. del límite del Valle de Anisacate, perteneciente a esta localidad y conformando el límite Sur de su ejido municipal. Alrededor de la progresiva 17+200 se proyecta la construcción de un intercambiador de acceso a Los Aromos que conectará con la traza actual de la RP 5 ubicada 250 m. al Norte de la nueva traza de duplicación y donde ya se cuenta con un derivador para el acceso vehicular a la localidad. El nuevo intercambiador se prevé como una clásica intersección canalizada a nivel con giro a la izquierda para permitir el ingreso/egreso en ambos sentidos de circulación. Desde este intercambiador se ejecuta un tramo con las mismas características que el resto de la Ruta hasta llegar al intercambiador existente en el acceso a Los Aromos, donde se ejecutarán los derivadores para empalmar con el mismo. Tanto en el sector del intercambiador como en este corto tramo de menos de 300 m. la forestación es representativa del bosque serrano con ejemplares bajos de espinillos, moradillos y chañares y solo algunos talas de mayor desarrollo. Progresivas 17+200 a 19+200 En este tramo, la traza prevista atraviesa un sector de bosque serrano que fue definido en el Estudio de Vegetación como 'Nativo de uso antrópico' por las características de la cobertura vegetal donde predominan las especies nativas pero con una afectación notoria por la actividad humana, con actividad ganadera y extractiva. En la progresiva 18+100 se destaca el cruce de esta traza con el Arroyo Los Quebrachos, que corre en sentido Sur-Norte para desembocar en el Río Anisacate 800 m. al Norte de este punto. Todo el sector presenta desniveles importantes, típicos de la geografía serrana. En los últimos metros de este tramo se llega al empalme con la actual traza de la Ruta Provincial 5, donde la traza afecta a dos viviendas con acceso desde la Ruta por una calle pública. Al llegar a la Ruta, la actividad residencial es más importante y por lo tanto la afectación de viviendas sujetas a expropiación. En todos los casos que sea posible, se ajustará el proyecto ejecutivo para minimizar la afectación de las propiedades. En el empalme de la traza existente con la nueva traza de la Ruta Provincial 5 se prevé la ejecución de una rotonda sobre la margen Este de la actual traza que permitirá la conexión de ambas rutas. En este sector ya se cuenta actualmente con un ensanche para tránsito lento en sentido hacia Villa Ciudad de América. La Ronda de empalme se ejecutará sobre una ladera que actualmente cuenta con una forestación mixta, predominantemente nativa en el sector específico, y viviendas de una propiedad denominada Alto de Piedras, cuyo acceso será completamente modificado por la rotonda y sus derivadores. SECTOR 2: LA SERRANITA - VILLA CIUDAD DE AMÉRICA. Progresivas 19+200 a 27+837 En todo este último tramo de duplicación de calzada, la nueva traza acompaña la actual calzada de la Ruta Provincial 5, ubicándose al Oeste de la misma. En algunos tramos la nueva traza conformará una duplicación de la calzada existente y en otros tramos se alejará de la misma manteniendo las premisas de diseño de una traza con curvas más amplias para permitir un tránsito más fluido que la actual Ruta. El comienzo de la duplicación de calzada en forma paralela entre la nueva traza y la actual de la Ruta Provincial 5, se da en la localidad de La Serranita donde la actividad es similar a la del resto del sector, con predominancia de uso turístico y viviendas de uso temporal. Se prevé luego de los portales de acceso de La Serranita y La Rancherita (enfrentados al Norte y Sur de la RP5), la construcción de un derivador para retorno que permita la salida de los habitantes/visitantes de estas localidades sin tener que construir un derivador justo en los accesos donde se cuenta con estructuras de valor arquitectónico o histórico. En estos sectores urbanos, la nueva traza afectará algunas viviendas y establecimientos comerciales de La Serranita que se encuentran sobre la

margen Oeste de la RP5. Si bien como se dijo anteriormente, el Proyecto se ajusta para minimizar la afectación, en este sector hay varias expropiaciones urbanas que son inevitables. En algunos casos se trata de construcciones en mal estado de conservación, prácticamente abandonadas y en otros casos se trata de viviendas en uso y hasta en construcción. En el sector denominado Cuesta del Águila, se encuentran los vestigios de la antigua traza de la Ruta, que como se propone en las premisas de este Proyecto, fue cambiada hace 15 años para adaptar la circulación vehicular a la cantidad de vehículos que transitan actualmente por la vía, evitando una curva muy cerrada que disminuía notoriamente la velocidad del tramo. Actualmente en este tramo abandonado se ha desarrollado un basural clandestino (progresivas 20+800 a 21+000). El esquema de duplicación de calzada propuesto para este Sector 2 de la Variante Ruta Provincial 5 sigue este ejemplo de 'enderezar' curvas muy pronunciadas y sectores de la ruta que son muy sinuosos y generan graves inconvenientes de seguridad y ralentización del tránsito vehicular. La traza definitiva aprobada tiene un diseño de 60 km/h que mejora la traza actual en varios puntos donde la velocidad específica era de entre 30 y 40 km/h. En la Progresiva 21+500 se prevé un retorno que permite el acceso a la Comuna de La Rancherita-Las Cascadas por su acceso Sur. La traza se desarrolla fuera de los sectores urbanos por un terreno montañoso con gran alteración del paisaje y especialmente de la cobertura vegetal por acción antrópica, desde el punto de vista de la afectación de forestación, todo el tramo presenta predominancia de especies exóticas y algunos parches menores de nativas. Si bien la mayor parte de este sector no fue afectado por los incendios del 2020, algunos sectores muestran una gran afectación e incipiente recuperación. Un hito importante de este sector de la traza se da en la Progresiva 23+300, donde la actual traza de la Ruta y la futura duplicación, cruzan el Arroyo El Parral. En este cruce se cuenta con un puente pequeño que actualmente presenta una curva muy cerrada que la convierte en peligrosa para el tránsito vehicular, por lo que se prevé que la nueva traza 'enderece' ligeramente esta curva pero sin alejarse de la actual, por lo que la afectación de este sector no tendrá una gran extensión. En este lugar se encuentra el acceso al establecimiento denominado 'Estancia La Praviana' que se desarrolla en la margen Norte del mencionado Arroyo y cuyo acceso desde la Ruta será afectado por el Proyecto. La forestación de este lugar es predominantemente exótica, con grandes ejemplares de eucaliptus. Cabe destacar nuevamente que en toda la margen Sur (o Este de acuerdo al recorrido) de la actual traza de RP 5 se encuentra un gasoducto que impide modificar en todos los casos la traza prevista para evitar la afectación de algunas propiedades. Entre las progresivas 24+000 y 25+300, la traza de la Ruta se separa de la actual traza para evitar un sector de camino muy sinuoso y un parche de forestación que es descrito en el estudio de vegetación como de buen estado de conservación, aunque con una importante presencia de especies exóticas. El último kilómetro de la nueva traza es donde la misma vuelve a introducirse en sector urbano, en este caso de la Localidad de Villa Ciudad de América. Dentro de los establecimientos a afectar por la nueva traza se encuentran algunas viviendas, comercios, el antiguo 'Hotel Fátima' actualmente sin uso y una maderera. En la mayoría de los casos, las edificaciones existentes al Oeste de la actual Ruta 5 cuentan con un retiro de 30 m. que permite que la duplicación de la calzada en este tramo no afecte las edificaciones, aunque sí los terrenos y accesos. El final de la traza prevé el empalme con la actual Ronda que permite la derivación de la Ruta Provincial N°5 con la Ruta Provincial S-495 que conecta con las localidades de Potrero de Garay y Los Reartes en Calamuchita y con San Clemente y el Camino de Las Altas Cumbres mediante la nueva re funcionalización de la Ruta Provincial S-271. Que en los Anexos se presenta la Memoria de Ingeniería, realizada por Andes Consultora S.A. en marzo de 2021, destacando que: 'La obra propuesta tiene por objetivo aumentar la capacidad y operatividad vehicular del tramo con dos estrategias diferentes según la zona: Por un lado, para el tramo comprendido entre la conexión al norte de Alta Gracia y La Serra-

rita, con una longitud de 19.000 metros de calzada en traza nueva. Conformada de esta manera este sector permite una separación de flujos. Los movimientos pasantes con origen o destino fuera de las poblaciones locales, pueden emplear este tramo de variante, y con esto se separan de los desplazamientos realizados por los usuarios locales de poblaciones tales como, Anisacate, La Bolsa, Los Aromos. En el sector se prevé la construcción inicial de una calzada única con dos trochas indivisas, aun cuando se prevé la ocupación para el desarrollo futura de una sección de autovía, generada por una calzada paralela a la prevista actualmente y separada con cantero central o con separador físico, tipo new jersey, según el segmento de vía considerado. Por el otro, el tramo comprendido entre La Serranita hasta Villa Ciudad América, con una longitud de 8.750 metros. El mismo tiene como concepto básico la formulación de una duplicación de la calzada existente. Esta acción permite, al aumentar un carril por sentido de circulación, y junto a la rectificación de la traza, adecuándola para aumentar las velocidades de circulación, un mejoramiento generalizado de las condiciones de operación en el sector. Si bien los conceptos generales se han previsto para el futuro desarrollo de una autovía, los componentes actualmente previstos en la ingeniería corresponden a una solución de etapa inicial de desarrollo. Esta condición determina que se haya estudiado la zona de ocupación de la correspondiente autovía, mientras que se han desarrollado los componentes de la obra para una calzada única. En consecuencia, los lineamientos principales de diseño de los diferentes componentes de la obra básica, incluyendo la calzada principal de la Ruta Provincial N°5 y las diferentes intersecciones e intercambiadores planteados. Se destacan: velocidad directriz = 100 km/h para el tramo del Sector 1 y velocidad directriz = 60 km/h para el tramo del Sector 2; y zona de camino = 100 m para toda la traza. Además, entre progresivas 6+000 y 8+000 se adoptan carriles adicionales de sobrepaso. Que, además, se identifican los cruces con caminos existentes para los cuales resulta necesario el diseño de una intersección o un intercambiador, siendo ocho (8) en total: 0+000 Cruce con Ruta Provincial 5 existente (Autovía): Intersección a nivel que replique hacia el Este la misma solución existente hacia el Oeste. 3+600 Cruce con Ruta Provincial C-45: Intersección tipo rotonda, con un ancho suficiente para la implantación de dos carriles dentro de la misma. 10+800 Cruce con Camino Costa Azul: Intersección a nivel tipo canalizado, con carriles auxiliares para detención y giro a la izquierda sólo sobre la calzada principal de la variante proyectada, e isletas para todos los giros a la derecha. 13+000 Cruce con Ruta Provincial E-56: Intersección a nivel tipo canalizado, con isletas partidoras y carriles auxiliares para giro a la izquierda sobre la calzada principal proyectada, y canalizaciones para todos los giros a la derecha correspondientes. Como complemento, se ha previsto la disposición de un cordón divisor sobre la RPE-56, que permita la correcta canalización del tránsito asociado a la misma. 17+300 Cruce de Acceso a Los Aromos: Cruce a nivel canalizado, se necesita generar un carril auxiliar para giro a la izquierda sobre la calzada principal proyectada y canalizaciones para los dos giros a la derecha. Para la vinculación del acceso a ejecutar se han previsto isletas de canalización que permitan direccionar los movimientos asociados a diferentes maniobras de giro y, de esta manera, organizar los flujos de tránsito en el sector. Además de las isletas canalizadoras para el ordenamiento, resulta necesario la ejecución de carriles de cambio de velocidad para la desaceleración de los vehículos que giran a la derecha desde la RP5 existente hacia la variante y para la aceleración de los vehículos que se incorporan a la RP5 existente desde el acceso a ejecutar. 19+000 Vinculación con Ruta Provincial 5 existente en la localidad de La Serranita: Cruce a nivel con una rotonda. 19+700 y 21+600 Obras de Retorno: ensanche en la mediana, generación de un carril auxiliar por sentido para el cambio de velocidad y dos ramas que vinculan ambas calzadas y permiten ejecutar maniobras de cambio de sentido de circulación. 23+450 Cruce sobre el Arroyo Los Naranjos y 23+950 el Arroyo Atalaya. Ambos se resuelven con una estructura de cruce similar a la existente en esos puntos. Localización de obras de

retorno en las progresivas 19+700 y 21+600. Que en la Memoria de Ingeniería, además, se presentan las características del diseño geométrico, adoptando las Normas de Diseño Geométrico de Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad (Versión 1980). En el plano RP5-EIA-AP-PL-004-PLA_01-1-10 se puede apreciar la configuración planialtimétrica resultante. Se presentan dos perfiles geométricos típicos bien diferenciados: entre progresivas 0+000 y 19+100, la solución adoptada es un camino de dos trochas indivisas, con un carril por sentido de circulación; entre progresivas 19+100 y 26+700, se plantea como un camino multicarril, con dos carriles por sentido de circulación y un cantero central de ancho reducido, con separador físico conformado por una defensa tipo New Jersey. En función de las recomendaciones de la normativa mencionada, se adoptó un ancho de carril de 3,65 metros y banquetas externas de 3,00 metros. En el tramo de duplicación de calzada, se adoptó un ancho mínimo de cantero central de 1,60 metros (0,60 metros para la defensa tipo New Jersey y 0,50 metros para las banquetas internas) y un ancho de carril de 3,50 metros. Por otro lado, para los taludes de terraplén se adoptaron pendientes de 4H:1V para alturas menores a 3 metros, y 2H:1V para alturas mayores a 3 metros. Para la definición de contrataludes, se identificaron sectores con características diferentes: para el tramo comprendido entre las progresivas 0+000 y 16+000, se consideraron excavaciones en suelo; por otro lado, para el tramo entre progresivas 16+000 y 27+750, se consideraron excavaciones en roca. Es por esto que, para el primer tramo se adoptaron contrataludes continuos con pendientes 1H:1V, y para el segundo contrataludes con bermas de 4 metros de ancho y alturas máximas entre bermas de 8 metros. En el tramo comprendido entre las progresivas 19+100 y 27+750, se detectaron contrataludes existentes con pendientes más empinadas que las adoptadas en el perfil tipo. En dichos sectores se adoptaron contrataludes con pendientes 1H:2V. Que, respecto del diseño vial estructural previsto para el proyecto, se plantearon los siguientes tipos de perfil estructural: entre las progresivas 0+000 y 15+250, Variante en Llanura; entre las progresivas 15+250 y 19+100, Variante en Montaña; y entre las progresivas 19+100 y 27+610, Duplicación en Montaña. Para la nueva traza se estimaron el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) a partir de antecedentes de los años 2017, 2018 y 2019 de la actual Ruta Provincial N°5, y la cantidad de ejes equivalentes que debería soportar el perfil estructural durante la vida útil del pavimento según la norma de diseño AASHTO (1993). Se clasificó a los tipos de vehículos pasantes, se extrapolaron las proporciones a un sector de la traza actual y se estableció una tasa de crecimiento anual del tránsito. Por otro lado, debido a la gran cantidad de movimiento urbano que se desarrolla en la zona en estudio, se estima que el 50% del tránsito existente sobre la Ruta Provincial N°5 actual será derivado por la traza proyectada. Finalmente, se presentan las composiciones estructurales tanto para llanura como para montaña: Composición estructural para llanura *Capa de rodamiento de Concreta Asfáltico en Caliente. Espesor 5 cm. *Base de Concreto Asfáltico en Caliente. Espesor 5 cm. *Base Granular. Granulometría según especificaciones de la Dirección Nacional de Vialidad. *Valor Soporte de diseño 80%. Espesor 20 cm. *Subbase granular. Granulometría según especificaciones de la Dirección Nacional de Vialidad. Valor soporte de diseño 40%. Espesor 25 cm. Composición estructural para montaña *Capa de rodamiento de Concreta Asfáltico en Caliente. Espesor 5 cm. *Base Granular. Granulometría según especificaciones de la Dirección Nacional de Vialidad. *Valor Soporte de diseño 80%. Espesor 20 cm. *Subbase granular. Granulometría según especificaciones de la Dirección Nacional de Vialidad. Valor soporte de diseño 40%. Espesor 25 cm. Se aclara que en el sector comprendido entre las progresivas 19+200 a 27+610, la composición estructural implica en los sectores en los que se utiliza parte de la calzada existente la ejecución de un refuerzo sobre la actual calzada de rodamiento. Que en la Memoria de Ingeniería, además, se mencionan los lineamientos del diseño hidráulico: los elementos que se utilizarán para los drenajes longitudinales y transversales, y las obras de paso particulares. Que se presenta una

descripción de los lineamientos de conformación del puente que se prevé en la Progresiva 11+840: Puente sobre el río Anisacate. Se trata de un tablero de planta recta, de 180.05 m de longitud total, compuesto por seis tramos de 30.00 m de luz parcial. La solución adoptada para los estribos del puente consiste en estribos cerrados, de hormigón armado, fundados sobre 8 pilotes de 1.20 m de diámetro, unidos con un cabezal de 1.20 m de espesor, sobre la que se disponen las pantallas y contrafuertes frontales y laterales para la contención del suelo del terraplén de acceso al puente, y una viga de bancada corrida de 1.20 m de altura y 1.40 m de ancho que sirve de apoyo a las vigas del tablero del puente, y un muro frontal que contiene el suelo de terraplén de acceso y sirve de apoyo a la losa de aproximación del puente. El diseño del estribo se completa con los muros de ala a 90 grados, de forma trapecial, y la ejecución de topes antisísmicos de contacto en dirección transversal y longitudinal, formados por dados de hormigón armado solidarios al estribo con placas de neopreno para lograr un apoyo elástico entre el tope y la superestructura. La estructura y fundaciones del estribo serán de hormigón armado H-25. La pila presenta una tipología de pórtico transversal de hormigón armado H-25, compuesto por tres (3) pilotes-columna de 1.30/1.20 m de diámetro, y una viga dintel superior de 2.00 m de ancho y 1.20 m de altura que sirve de apoyo a las vigas del tablero del puente. La fundación de las pilas es indirecta. El ancho total del tablero del puente es de 14.30 m, compuesto por una calzada de 7.30 m de ancho, dos banquetas de 3.00 m y dos defensas de hormigón armado H-25 tipo TL-5 a cada lado. La estructura del tablero del puente está constituida por seis (6) vigas premoldeadas postesadas en segunda etapa de 1.70 m de altura de hormigón armado H-30, con una losa superior maciza de 0.20 m de espesor, compuesta por una prelosa estructural de hormigón armado H-25 de 0.05 m de espesor y un hormigón de segunda etapa de 0.15 m de espesor también H-25. La estructura del tablero se completa con dos (2) vigas transversales extremas y una (1) viga transversal central de hormigón armado H-25. El diseño del tablero se completa con juntas de dilatación elásticas en los extremos del puente y en todas las pilas, losas de aproximación en los accesos al puente, carpeta de rodamiento de concreto asfáltico de 0.05 m de espesor constante, desagües de calzada con caños de 100 mm de H°G° y desagües extremos de puente según Plano tipo DNV J-6710-I. Que se presenta el Cómputo Métrico identificando Descripción, Unidad de Medida y Cantidades necesarias para la materialización de las obras. Que en el EsIA en el Capítulo 4: SITUACIÓN AMBIENTAL EXISTENTE se presenta una reseña del medio en que se implantará el proyecto; la región de la nueva traza en el valle de Paravachasca comprende las localidades de Alta Gracia, Anisacate, Villa La Bolsa, Villa Los Aromos, La Serranita, La Rancherita y Las Cascadas, y Villas Ciudad de América. Si bien la zona de camino es de 100 metros, se destaca como área de afectación directa la calzada de la ruta con sus correspondientes banquetas, cunetas y una franja de 50 m, o sea 25 m a cada lado considerando desde el eje de la traza propuesta, que se verá afectada por las obras inicialmente, la circulación vehicular, emisión de particulado, ruidos, etc. Que se describen las localidades en la zona de la traza, su ubicación, cantidad de habitantes y principales actividades económicas. La población que será afectada en forma directa con el desarrollo de la propuesta. Que la fauna de la zona serrana de Córdoba está conformada por especies que también están presentes en el resto de la región. Al igual que la vegetación, la fauna también varía con la altura y las condiciones ambientales. Dado que no fue posible realizar un muestreo completo en las distintas zonas, horarios condiciones climáticas y estacionales, se tomó de base información bibliográfica y en particular un estudio realizado por el Centro de Zoología Aplicada de la Universidad Nacional de Córdoba de 2019, quien monitoreo los principales grupos de vertebrados hallados en zonas del Departamento Santa María en el entorno y el mismo fue usado como base para la corroboración a campo de las especies avistadas durante el presente estudio. Se identificaron mamíferos, aves, reptiles y anfibios. La zona con mayor biodiversidad observada fue cerca-

na al Río Anisacate (progresivas 11+200 a 12+100) y la de mayor abundancia en la zona cercana a la Serranita y a La Rancherita (entre Progresivas 17+800 a 18+900) que coinciden con áreas de bosque y por consiguiente con menor o casi nula actividad humana. Que en la Introducción del Estudio Hidrológico se destaca: 'Cualquier obra de tipo lineal realizar sin mayores consideraciones puede producir una alteración en las condiciones naturales del escurrimiento superficial de los excedentes pluviales, provocando lo que se conoce como 'efecto barrera'. Es por esto que, como complemento de la ejecución de la obra básica y el paquete estructural vial, resulta necesario plantear un sistema de drenaje, compuesto por una serie de obras hidráulicas que permitan la correcta evacuación de estos excedentes pluviales, generando una condición de transparencia de la obra lineal. De esta forma, el objetivo del sistema de drenaje que se proponga debe garantizar el mantenimiento de las condiciones de escurrimiento natural.' Se describe la metodología de cálculo adoptada para simular los procesos hidrológicos de las cuencas utilizando la del Método Racional Generalizado. La determinación de los parámetros de diseño, delimitación y definición de cuencas, la cual se puede observar en el plano RP5-E1-AP-PL-006-CUE. Se presenta una tabla con los cursos de agua que cruza la traza (el Río Anisacate y cuatro arroyos), con las progresivas de referencia, las coordenadas correspondientes y los valores de los caudales otorgados por la Administración Provincial de Recursos Hídricos. En la Tabla 3.1 se han colocado las principales características geométricas de las cuencas delimitadas y analizadas. Que en se presenta la Modelación Hidráulica y Estudio de Erosión en Puente sobre el Río Anisacate, elaborado por el Ing. Nannini M.P.: 3223/X. El cual 'constituye la memoria técnica de los estudios realizados para evaluar el comportamiento hidráulico y erosivo del río Anisacate en las proximidades de la sección del puente proyectado en la nueva traza para la variante a la Ruta Provincial N°5, que comprende el tramo de dicho río entre los puntos cuyas coordenadas geográficas son 31°43'19.63"S - 64°25'18.17"O, y 31°44'36.80"S - 64°22'16.33"O. El propósito de dicho estudio está relacionado a interpretar la interacción río estructura en los términos de la afectación que la nueva obra realizará sobre la hidráulica fluvial del tramo en estudio. Del análisis referido se persigue el objetivo de estudiar el comportamiento hidráulico del río para el caudal de diseño de 1.600 m³/s, asociado a un tiempo de recurrencia de 100 años, así como su potencial erosivo principalmente en las pilas y los estribos del puente. Para llevar a cabo los estudios indicados, se realizó un modelo hidrodinámico del tramo en estudio y se plantearon los escenarios correspondientes...' Las conclusiones de la modelación hidráulica fueron: - Escenario 1: Situación Actual, es decir, sin el puente proyectado. - Escenario 2: Situación Futura, la cual incluye el puente proyectado. Se muestran los resultados en toda la zona de estudio. Con respecto a las velocidades, ... se tienen máximas de 10.00 m/s en el tramo de estudio, siendo en la sección del puente proyectado de 5.50 m/s. Con estos altos valores de velocidades es esperable que se produzcan procesos erosivos importantes. Por otra parte, se observa que en la sección del puente proyectado y sus cercanías se tienen llanuras de inundación más amplias que en otros tramos del río, con anchos del cauce que alcanzan los 500 m, debido a que en ese sector se tienen menores pendientes, y por lo tanto, menores velocidades y mayor ancho de cauce. Por otra parte, se muestran los resultados en la ubicación del puente proyectado. Se puede observar que la presencia de los terraplenes del puente proyectado no parece generar una influencia de consideración en el cambio de la hidrodinámica del río. También se observa que el cauce principal del río se encuentra aproximadamente centrado en la luz del puente, y en el mismo se tienen las mayores profundidades y velocidades. En el Estudio de Erosiones se presenta un resumen de los criterios metodológicos adoptados para la cuantificación de las profundidades de socavación del puente proyectado, así como también los resultados obtenidos mediante la aplicación de los métodos seleccionados. Los puentes están afectados por los procesos de erosión general, por contracción, y localizada en

pilas y estribos. Que se incorpora la documentación gráfica: planialtimetría general, cuencas, perfil tipo, intercambiadores, puente sobre el Río Anisacate, etc. que se corresponden con la propuesta. Que se incorpora el archivo kmz donde se puede identificar la zona de camino, el eje de la traza, límites de los radios municipales, etc. Que se anexan en total siete (7) Factibilidades de Uso de Suelo: *La Municipalidad de Alta Gracia '...presta Factibilidad de Localización y Uso de Suelo a la obra denominada 'Variante Ruta Provincial N°5, Tramo: Alta Gracia - Intersección Ruta S-495' a desarrollarse en jurisdicción del mismo; firmada por el Intendente Municipal Dr. Marcos Torres Lima, con fecha 03 de marzo de 2021. *La Municipalidad de Anisacate...resuelve: prestar Factibilidad de localización y Uso Conforme de Suelo de la obra denominada 'Variante Ruta Provincial N°5, Tramo Alta Gracia - intersección Ruta S-495' en el sector que atraviese nuestro ejido municipal (...). Solicitar como obra complementaria a esta factibilidad, el proyecto y ejecución de la obra de asfalto, badenes y cordón cuneta de la RPS-524 (actualmente de suelo consolidado) respetando las escorrentías naturales de la zona. La extensión de la misma es de aproximadamente 3200 metros, siendo una ruta que cruza y divide parte del municipio de Anisacate de Este a Oeste, la cual une otras 2 rutas provinciales, RPS-523 y RP5 (traza original); firmada por el Intendente Municipal Ramón Horacio Zalazar, con fecha 19 de marzo de 2021. *La Comuna de Villa La Bolsa '...presta Factibilidad de Localización y Uso Conforme de Suelo a la obra denominada 'Variante Ruta Provincial N°5, Tramo: Alta Gracia - Intersección Ruta S-495...' a desarrollarse en jurisdicción del mismo...; firmada por la Presidente Comunal Verónica S. Diedrich. *La Comuna de Villa Los Aromos '...presta FACTIBILIDAD DE LOCALIZACIÓN Y USO CONFORME DE SUELO, a la obra denominada 'Variante Ruta Provincial N°5, Tramo Alta Gracia-Intersección Ruta S-495' a desarrollarse en jurisdicción del mismo...; firmada por la Presidente Comunal Néliida E. Morales, con fecha 02 de marzo de 2021. *La Comuna de La Serranita '...presta Factibilidad de Localización y Uso Conforme de Suelo a la obra denominada 'Variante Ruta Provincial N°5, Tramo: Alta Gracia - Intersección Ruta S-495' a desarrollarse en jurisdicción del mismo...; firmada por el Presidente Comunal Carlos Guzmán. *La Comuna de La Rancherita y Las Cascadas '...presta Factibilidad de Localización y Uso Conforme de Suelo a la obra denominada 'Variante Ruta Provincial N°5, Tramo: Alta Gracia - Intersección Ruta S-495' a desarrollarse en jurisdicción del mismo...; firmada por el Presidente Comunal Alejandro Fabián Sosa. *La Comuna de Villas Ciudad de América '...comunica el visto bueno y otorgamiento de la Factibilidad de Localización y Uso conforme de Suelo por parte de la Comuna en todo el territorio de nuestra jurisdicción de acuerdo al Expediente N°0423-031885/2008 y a la Ley N°9639/2009; firmada por el Presidente Comunal José Luis Colombati, con fecha 09 de febrero de 2021. Que en los Anexos se adjunta Ley N°10.733, publicada el día 23 de diciembre de 2020 en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba, la cual establece en su art. 1° lo siguiente 'Decláranse de utilidad pública y sujetos a expropiación los inmuebles necesarios para la ejecución de las obras 'Variante Ruta Provincial N°5 - Tramo: Alta Gracia - Intersección Ruta S-495; de acuerdo al Croquis de Ubicación, compuesto de una foja, se acompaña y forma parte integrante de la presente Ley como Anexo I. En todos los casos se individualizarán los bienes requeridos de acuerdo a lo establecido en la Ley N°6.394 -Régimen de expropiación-. Que en el mismo Anexo se incorpora Cédula de Notificación de la Secretaría de Recursos Hídricos, Ref. Nota N°SECR-HC01-103549024-221, la cual se refiere a la Obra: Alternativa Ruta Provincial N°5 Tramo Alta Gracia (Prog. 0+000) a Villa Ciudad de América (Prog. 27+500), firmada por el Secretario de Recursos Hídricos Ing. Edgar Manuel Castelló. 'La Secretaría de Recursos Hídricos, en consideración de lo evaluado por las áreas técnicas de la Administración Provincial de Recursos Hídricos (APRHI), indica: 1) Otorgar el Visto Bueno al nuevo estudio hidrológico por cuanto las modificaciones introducidas no difieren en los criterios y metodologías utilizados en el estudio primigenio de nota APRH01-641831171-420. 2) En instancia de la pre-

sentación del Proyecto Ejecutivo de Obra deberán presentarse los estudios e ingeniería de detalle del sistema integral de drenaje longitudinal y transversal de la obra vial, protecciones, saltos, descargas, etc. con sus respectivas verificaciones hidráulicas 3) Se requiere además un análisis pormenorizado de la situación de las cuencas comprendidas entre prog. 4+000 y 9+000 cuyos aportes en sentido Este-Oeste pueden afectar a la zona urbana de la localidad de Anisacate, debiendo prever el manejo preferencial de los aportes por cuneta Este hacia el Río Anisacate 4) Los puentes y obras transversales de drenaje correspondientes al Río Anisacate, Arroyo Los Quebracho, Arroyo El Parral, Arroyo Los Naranjos y Arroyo Atalaya deberán ser verificados considerando los Caudales informados por la autoridad de aplicación (APRHI) y para los cuales deberán presentarse estudios de erosión y diseño de protecciones. Se adjunta cuadro con coordenadas y caudales de los cursos de agua mencionados.

CURSO DE AGUA	COORDENADAS	m3/seg.			
		Q10	Q25	Q50	Q100
A. ATALAYA	31°46'20.52"S - 64°28'46.66"O	17	25	32	40
A. LOS NARANJOS	31°46' 6.61"S - 64°28'36.91"O	45	67	85	104
A. EL PARRAL	31°45' 15.95"S - 64°27' 1.28"O	57	84	106	130
A. LOS QUEBRACHOS	31°45' 21.48"S 64°26'45.77"O	24	35	45	100
A. R. ANISACATE	31°43' 54.56"S - 64°23'23.07"O		1200	1421	1650

5) La responsabilidad por los datos y la información brindada es exclusiva de Caminos de las Sierras. Los daños y perjuicios que se ocasionen en el marco de las obras son de su exclusiva responsabilidad o de la empresa que esta designe para la ejecución de las mismas.' Que se presenta en los Anexos el Informe del Estudio Geotécnico, realizado por el Dr. Ing. Victor Rinaldi y el Ing. Ricardo Viguera, de CIM GROUP Consultora de Ingeniería, con fecha 16 de diciembre de 2020. El mismo tiene por objeto presentar los resultados del Estudio Geotécnico en donde se proyecta la ejecución de la fundación de dos puentes para el proyecto de Duplicación de la Ruta N°5. 'Para la ejecución del presente estudio se realizaron una serie de trabajos que pueden agruparse según se indica a continuación: a) Campaña de Exploración Geotécnica In-Situ. Se efectuaron tres perforaciones realizándose ensayos estándar de penetración a cada metro hasta una profundidad de 15 m en los sondeos SP1 y SP2 y a 20 m en el sondeo SP3 siguiendo las recomendaciones según norma ASTM D1586/84 e IRAM 10517/70. b) Estudios de Laboratorio. De la perforación se obtuvieron muestras para realizar contenido de humedad (ASTM D 2974 y IRAM 10519/70), ensayos de identificación (límites de Atterberg, ASTM D 4318 e IRAM 10501 y 10502/68) y granulometría (VN E1-65 y E7-65). Además se realizaron tres ensayos en suelo para la determinación de la agresividad del medio al hormigón. c) Trabajos de Gabinete. Se procesaron y se analizaron los resultados de los ensayos de campo y laboratorio y se obtuvieron una serie de recomendaciones para el diseño de las fundaciones de la estructura proyectada.' En función de las determinaciones se realizaron las descripciones de los perfiles estratigráficos, nivel freático, recomendaciones para la fundación de las estructuras, etc. Que en los Anexos se incorpora el Relevamiento de Vegetación, realizado en enero de 2021 por la Bióloga Ángeles Becerra M.P.: A1334. Se determina que el área de afectación directa del proyecto corresponde a 1.380.500 m² lo que equivale a 138 ha. De las cuales 85,98% presentan una vegetación de ambientes antrópicos, 4,35% vegetación con especies nativas en donde se realiza un uso antrópico y 9,67% zonas con categorización de bosques nativos en buen estado de conservación. Para el Relevamiento de Vegetación se describe la metodología utilizada donde '...en las unidades homogéneas de vegetación con presencia de bosque nativos, se realizaron muestreos, cuyas unidades muestrales

(UM) fueron de 20x20 metros (400m²) y distribuidos al azar de forma que cubrieran todo el gradiente altitudinal y el ancho del área de afectación de la traza. La cantidad de UM fueron 3 o más por cada unidad fisonómica homogénea encontrada... En cada UM se registraron los siguientes datos: Especies mayores a 10cm. de alto, con inclinación a especies arbóreas y arbustivas; Cantidad; Altura; Porcentaje de cobertura de poseer una altura mayor a 1,3 metros; Diámetro a la altura del pecho (DAP, ~1,30 m de altura) de poseer una altura mayor a 1,3 metros y Estado general de la parcela. En unidades homogéneas sin presencia de bosques nativos (rurales y urbanas) solo se tomaron datos descriptivos: Especies arbóreas y arbustivas principales; Altura; Especies dominantes y Estado general de la parcela. Para considerar el estado de conservación, se consideró: Relación especies exóticas/nativas dominantes; Actividades antrópicas del lugar; Altura del bosque y sotobosque; DAP promedio; Cobertura total del estrato arbóreo; Diversidad de especies y Consideraciones ambientales referentes a la flora nativa. A continuación se detallan las zonas en que fue dividida la traza, se identificaron 10 tramos, progresivas en donde se sitúan a lo largo de la traza y los porcentajes que representan. Se describió la vegetación correspondiente a cada zona. Zona Agropecuario 1: Progresivas 0+000 a 11+150 Contempla campos de cultivo, con siembra de soja, maíz y alfalfa. Los perímetros de los campos de cultivo presentan arboledas mixtas, de especies nativas representativas del espinal, como así también de especies exóticas invasoras y otras forestadas como cortinas forestales. '0+000 – 2+000: Presenta gramíneas en altura ... y árboles exóticos invasores de 5 a 6 metros de alto, ... así como también otras exóticas forestadas ... Los árboles nativos del lugar son Espinillos negros de 4 metros de altura...' '2+000 - 3+500: Este tramo presenta una cortina arbolada mixta de 25 metros de ancho, con nativas de 4 a 6 metros de alto ... Los árboles exóticos forman parte de la cortina al oeste, con una altura de 8 a 12 metros ...' '3+500 – 11+150: ... predomina el cultivo de soja, alfalfa y maíz. La progresiva se emplaza paralela a un camino rural que presenta una franja de vegetación que lo acompaña en su lateral, con un ancho de 15 metros aproximadamente, representada por especies mixtas, variando en altura desde los 4 a 10 metros. Se identificaron especies nativas arbóreas del espinal con gran porte, ... sotobosque y ... especies exóticas.' 'a-Chañares (5+600 – 5+900): En este tramo ... hacia el oeste, se destaca un bosque de especies nativas en muy buen estado de conservación sin vegetación exóticas ... El bosque presenta una altura de 6 a 8 metros de altura con predominancia de Chañares, Talas, Espinillos negros y sotobosque de Piquillín, Duraznillo negro, Palo amarillo y Moradillo.' Se destaca que la zona de ocupación de camino no atraviesa este sector, es colindante a la subdivisión 'a - Chañares.' 'b-Olmos (8+750 – 8+850): En este tramo, la traza cruza un parche de bosque constituido por especies exóticas invasoras. Presenta una altura de aproximadamente 8 a 12 metros con Olmos como especie dominante y presencia de dos Algarrobos negros dispersos, con un sotobosque de Cuchareros, Talas, Tuminicos (*Lycium cestroides* Schldl.) y abundante Duraznillo negro. Se cataloga como Ambiente antropizado.' Zona Bosque Espinal con Ganadería: Progresivas 11+150 – 11+300 'El parche de vegetación colinda al norte con un barranco característico de la zona del río Xanaes y su perímetro restante se encuentra flanqueado por Acacia negra, especie exótica invasora. El lugar es utilizado para ganadería y presenta buena vitalidad e importancia debida a su altura promedio de 3,65 metros, con Chañares de 7 metros de altura en promedio, pero muy viejos dado su DAP de 18,3 cm presentándose dominantes del estrato arbóreo. La cobertura arbórea es del 97,36%. Se destaca la presencia de árboles

como el Moradillo y Tala, con ejemplares de 20 a 40 cm de diámetro a la altura del pecho (DAP). Su sotobosque es muy frondoso debido a la densidad de ejemplares de arbustos, muchos de ellos mayores a 1,3 metros de alto (1700 por hectárea), presentando solo corredores por donde transita el ganado, posible responsable de la dispersión de Acacia Negra, única especie exótica en el lugar, representando un 3% de las especies arbóreas. La baja diversidad de especies en la cobertura del suelo, posiblemente esté debida a la herbivoría vacuna, solo siendo muy frecuente Eufatorio en un 87% ... se considera a esta zona como Bosque en buen estado de conservación.' Zona Exótico con Ganadería: Progresivas 11+300 – 11+640 'La zona es un pastizal abierto debido al pastoreo bovino en el área. Presenta cárcavas muy grandes en algunas zonas y pequeños estanques de agua vestigiales del crecimiento del río Xanaes, con abundantes Lirios de agua. El estrato arbóreo es solamente representado por Acacia negra muy dispersa y muy pocos ejemplares de Espinillo, se divisan manchones de la gramínea Festuca. La zona se considera un Ambiente antropizado, por su uso actual ganadero y por la escasa cobertura vegetal arbórea y de especies nativas.' Zona Nativo con Ganadería: Progresivas 11+640 – 11+880 'El lugar es utilizado para pastoreo vacuno y equino. Colinda con el río Xanaes y una calle pública de tierra al Sur ... La zona se considera un Ambiente nativo con uso antrópico, por el uso rural para ganadería y la escasa cobertura vegetal arbórea, aunque se considera la cantidad de ejemplares nativos de importante porte, así como también el hecho de la zona es parte de la ribera y la planicie de inundación del río Xanaes; implicado como ecotono y corredor biológico.' Zona Costanera Sur: Progresivas 11+880 – 11+900 'La orilla del río Xanaes en su costanera sur presenta una arboleda de Sauces criollos con ejemplares en promedios de: 9,7 metros de altura, 28 cm. de diámetro a la altura del pecho (DAP) y 100% de cobertura arbórea, que costean el río y no permiten el deterioro de sus orillas, suceso visto aguas abajo debido posiblemente a la falta de vegetación. En sus orillas encontramos plantas semiacuáticas exóticas: Lirios de agua. El suelo en lugares sin vegetación arbórea, presenta desgaste por erosión debido a las crecientes del río. La zona presenta ejemplares nativos de importante porte y cobertura, pero al ser un área muy pequeña se categorizó como Ambiente nativo con uso antrópico, aunque se considera nuevamente el hecho de encontrarse en la ribera y planicie de inundación del río Xanaes.' Zona Bosque Exótico Cantera: Progresivas 11+900 – 12+500 'En este tramo se presenta un bosque dominado por especies arbóreas exóticas invasoras. La altura es de aproximadamente 12 a 15 metros. Dada la densidad de ejemplares, no existe sotobosque ni cobertura vegetal en el suelo, solo pocos ejemplares o renovales exóticos. Sobre este tramo se incorporó zonas propias de la cantera, donde se realiza extracción de áridos y sin presencia de vegetación. Se categorizó como Ambiente antropizado.' Zona Agropecuario 2: Progresivas (12+500 – 14+400) + (14+700 – 15+940) 'Existen campos agropecuarios y viviendas. Sobre la progresiva predominan franjas arbóreas de 4 a 6 metros de altura, a la vera de la ruta y caminos rurales. Hay especies arbóreas nativas y exóticas. Se categorizó como Ambiente antropizado.' Zona Bosque Nativo de Sierra Baja: Progresivas (14+000 – 1 4 + 7 0 0 + 1 4 0) + (16+140 – 16+780) + (17+000 – 17+280) + (17+420 – 17+620) + (17+700 – 18+080) + (18+380 – 19+100) '... La zona presenta porcentaje de especies nativas en un 100%. Los valores bajos en cobertura vegetal son explicados dadas las características del terreno, por ello solo crecen en el mismo determinadas especies que presentan fenotipos que permiten vivir en dicha zona, con disminución de altura y poca

cobertura. Estas últimas características son propias de ejemplares jóvenes, pero el diámetro del tronco de los ejemplares es indicativo de longevidad. Dada la complejidad del terreno no es posible en el mismo un bosque de mayor cobertura y de un alto tamaño continuo. Se valora a la zona como bosque y se categoriza como Bosque en buen estado de conservación.' Zona Nativo Abierto: Progresivas (15+940 - 16+140) + (16+780 - 17+000) + (17+280 - 17+420) + (17+620 - 17+700) + (18+080 - 18+380) 'El parche es utilizado para el pastoreo de equinos y vacunos, presentando comunidades de vegetación en manchones dispersos que representan un 33,76% de cobertura arbórea ... se denotó indicios de incendio de años anteriores ... La zona presenta un porcentaje de especies nativas casi total, con importantes ejemplares arbóreos, y gran capacidad de renovación. Pero dado el uso del suelo y los disturbios se categoriza como Ambiente nativo de uso antrópico.' Zona Exótico Ruta: Progresivas 19+100 - 27+610 Sobre la actual Ruta Provincial N°5 presenta en su recorrido, vegetación exótica invasora, que varía entre los 6 y 20 metros de altura. Mix Nativo Ruta (19+700 - 20+280) + (20+660 - 20+960) + (21+780 - 21+900): Entre estas progresivas, muy cercana a la traza se divisan especies nativas, predominando Espinillos. Algarrobos (21+900 - 22+800): Entre estas progresivas, se divisaron ejemplares muy dispersos de Algarrobo con alturas aproximadas de 8 a 12 metros, dispuestos a metros de la ruta actual. Molles (24+300 - 25+200): Próximas a estas progresivas se encuentra un relicto de bosque en una zona elevada y con mucha pendiente. Se divisaron ejemplares dispersos de Molle de 15 metros de altura, con un diámetro de tronco aproximado de más de 1 metro, características que presentan un valor debido a la escasez de ejemplares así. Dados el actual uso urbano en el mayor porcentaje de la zona, se cataloga como Ambiente antropizado. En la etapa de análisis de alternativas se valoró la incidencia de las mismas en materia de afectación a los recursos naturales, en el documento Relevamiento de Vegetación se analizó y desestimó una alternativa (C3) por la afectación que producía, 'la traza pasaba sobre una mayor proporción de bosque en muy buen estado (Gráfico 6), existiendo dos unidades homogéneas de vegetación muy importantes: una se encuentra en la ladera sur de una de las montañas que se encuentran en La Rancherita. La ladera presenta una pendiente muy abrupta y dado el reparo del sol, presenta mucha humedad permitiendo la existencia de grandes ejemplares arbóreos muy importantes a cuidar de Molle. Otra se encuentra entre el camino de acceso norte a La Rancherita y la actual ruta N°5 al norte y oeste, que conglomeraba una gran comunidad de especies nativas, con un bosque de casi 4 metros de altura y una cobertura del 100%.' En el estudio de vegetación se concluye que 'El trazado actual, es el resultado del análisis de alternativas con menor impacto en la vegetación, y en las unidades del paisaje, logrando una menor fragmentación del territorio.' 'El área de afectación directa del proyecto corresponde a 1.380.500 m² lo que equivale a 138,05 ha. De las cuales 118,69 ha. presenta una vegetación de ambientes antrópicos, 6 ha. vegetación con especies nativas predominantes en donde se realiza un uso antrópico y 13,35 ha. con bosques nativos en buen estado de conservación.' 'La ruta atraviesa 2 unidades fitogeográficas que, por sus características de altitud, relieve, suelo e histórica, presentan diferentes comunidades de vegetación adaptadas a cada una de ellas. Se distingue a cada una de las especies de cada región, que permite realizar una adecuada compensación, respetando las comunidades de cada zona. Asimismo, se detalla la cantidad de ejemplares arbóreos y arbustivos nativos presentes por hectárea mayores a un 1,3 m de altura, 1075 árboles/ha; 1700 arbustos/ha para la región del espinal, 733 árboles/ha;

575 arbustos/ha para la zona baja de la región chaqueña y 608 árboles/ha; 317 arbustos/ha para la zona de sierra de la región chaqueña.' La totalidad de vegetación censada se registró en el anexo identificado como: Lista de especies. Que en los Anexos se incorpora el Plan de Reforestación, realizado en enero de 2021 por la Bióloga Ángeles Becerra M.P.: A1334. Se destaca que es una medida de compensación contemplada en el Plan de Gestión Ambiental. Que el Plan se ejecutará con especies nativas propias de las unidades biogeográficas de bosques estacionalmente secos: el Chaco y Espinal. La cantidad de individuos a compensar se calculó mediante la densidad de árboles y los arbustos nativos (mayores a 1,3 m de altura) por hectárea y su área de afectación, diferenciando cada una de las zonas observadas; resultando en 10.010 arbustos y 12.900 árboles. Se mencionan técnicas para la reforestación, que incluyen: Señalización, Cantidad de individuos, Ubicación de los ejemplares, Medidas de cazuelas, Riego, Características de los ejemplares a implantar y porcentaje de los mismos, Tutorado, Forma de plantación, Mantenimiento de los árboles, Manejo de las especies nativas, Reforestación de taludes. Que en los Anexos se incorpora el Informe de Riesgo Arqueológico y Paleontológico, realizado por la Dra. Valeria Franco Salvi, el Dr. Jerónimo Krapovickas y el Dr. Julián Salazar pertenecientes a los Institutos de: Estudios Históricos y de Humanidades del Conicet y a la Cátedra y Museo de Paleontología - UNC. De aquí surgen las definiciones de áreas de riesgo arqueológico alto, medio y bajo y sus ubicaciones en la traza propuesta, siendo estas: Áreas de Riesgo Arqueológico Alto: Se trata de zonas próximas a cursos de agua donde se observan nucleados varios indicadores de potenciales ocupaciones arqueológicas especialmente concentraciones de recursos relevantes para poblaciones humanas de distintos periodos. Tiene relevancia en su definición la presencia de estratos arqueológicamente fértiles no removidos por procesos post depositacionales naturales o culturales. En este aspecto se consideran especialmente aquellas zonas aún no impactadas por redes viales, explotaciones industriales o rurales que reúnen indicadores potenciales de vestigios culturales. Se encuentran entre las progresivas: Prog. 10+800 - 12+500. Presencia del cauce principal del río Anisacate. Potencial presencia de asentamientos prehispánicos y coloniales de valor patrimonial. Prog. 16+600 - 19+200. Sector montañoso previamente no alterado asociado al valle del río Anisacate, atravesando un afluente estacional y el arroyo Los Quebrachos. Potencial presencia de asentamientos prehispánicos y coloniales de valor patrimonial. Áreas de Riesgo Arqueológico Medio: Se trata de zonas que reúnen algún indicio de potenciales áreas de concentración de evidencias arqueológicas y aún no impactadas por redes viales, explotaciones industriales o rurales que reúnen indicadores potenciales de vestigios culturales. Se encuentran entre las progresivas: Prog. 20+500 - 21+000. Área que se extiende sobre el antiguo trazado de la RP5, cortando curvas y atravesando lomas y zonas de acumulación de sedimentos inalterada previamente. Prog. 23+100 - 23+300. Área atravesada por la cabecera del cauce del arroyo El Parral. Prog. 23+900 - 26+600. Área que se extiende sobre el antiguo trazado de la RP5, cortando curvas y atravesando lomas y zonas de acumulación de sedimentos inalterada previamente. (Ingreso a Los Aromos) Área previamente inalterada. Áreas de Riesgo Arqueológico Bajo: Se trata de zonas que no presentan indicios de potenciales áreas de concentración de evidencias arqueológicas y muestran impactos sustanciales en los estratos sedimentarios subsuperficiales por la existencia previa de redes viales, explotaciones industriales y rurales. Se encuentran entre las progresivas: Prog. 0+000 - 10+800. Área impactada por parcelas de cultivo de uso actual. Sin cauces o áreas aptas para

el asentamiento humano. Prog. 12+500 - 16+600. Presencia de cantera con alto impacto subsuperficial y superficial. Área impactada por parcelas de cultivo de uso actual. Sin cauces o áreas aptas para el asentamiento humano. Prog. 19+200 - 20+500. Corresponde al tramo de la RP5 con impacto por el uso actual sin cauces o sectores con potencial valor patrimonial. Prog. 21+000 - 23+100. Corresponde al tramo de la RP5 con impacto por el uso actual sin cauces o sectores con potencial valor patrimonial. Prog. 23+300 - 23+900. Corresponde al tramo de la RP5 con impacto por el uso actual sin cauces o sectores con potencial valor patrimonial. Prog. 26+600 - 27+610. Corresponde al tramo de la RP5 con impacto por el uso actual sin cauces o sectores con potencial valor patrimonial. Finalmente se sugieren medidas para la protección del patrimonio arqueológico, entre las que se encuentran: prospecciones pedestres, relevamientos, sondeos, excavaciones en área, monitoreos, intervenciones de rescate cuando corresponda y mitigaciones. Se detalla la manera de implementar estas medidas en cada área de riesgo y en cada etapa de la obra. Por otro lado, se definen los niveles de riesgo paleontológico alto, medio y bajo y sus ubicaciones en la traza propuesta, siendo estas: Áreas de Riesgo Paleontológico Alto: 'Dado que no hay razón por la cual esperar que los fósiles necesariamente deban distribuirse de manera homogénea en todos los afloramientos de una Formación, es posible que el riesgo deba considerarse mayor en las localidades en las que se ha registrado la presencia de fósiles...' Se encuentran entre las progresivas: Prog. 11+100 - 13+000. Terrazas alta y baja del Río Anisacate, aflora sedimentos correlacionables con la Fm. Río Primero. Numerosos hallazgos de mamíferos fósiles de edad Pleistoceno Tardío. Prog. 26+800 - 27+610. Sector con proximidad a areniscas, conglomerados y arcilitas correlacionables con la Fm. Brochero y a loess correlacionables con la Fm. General Paz. Ambas formaciones son fosilíferas. Se desconoce la ubicación del contacto entre estas formaciones y el complejo metamórfico de las Sierras Chicas. Áreas de Riesgo Paleontológico Medio: 'Estas áreas están caracterizadas por ser bajas topográficamente, con la presencia de unidades fosilíferas soterradas y/o la fotointerpretación arroja acumulación de sedimentos, de génesis y edades desconocidas. Suelen ser fondo de valles, arroyos o canales de escurrimiento de variada magnitud. La presencia y acumulación de sedimentos están asociadas directamente a la potencialidad de preservación de los restos fósiles...' Se encuentran entre las progresivas: Prog. 0+000 - 11+100. Suelo actualmente productivo desarrollado sobre abanico aluvial distal del piedemonte oriental Sierras Chicas, Subsuelo Fm. General Paz, fosilífera, edad Pleistoceno Tardío. Prog. 13+000 - 18+200. Abanico aluvial proximal y distal del piedemonte oriental de las Sierras Chicas, Subsuelo Fm. Río Primero y General Paz, fosilífera, edad Pleistoceno Tardío; Fm. Cruz del Eje, fanglomerados y conglomerados. Prog. 19+100 - 26+800. Fondo de Valle. Probable presencia de sedimentos (edad desconocida, cenozoicos?), con potencialidad para preservar restos fósiles. Áreas de Riesgo Paleontológico Bajo: 'Estas zonas son áreas cuspidales o elevadas, que por su condición de pendiente no permitieron la acumulación de un cuerpo sedimentario de consideración. En estas áreas, el potencial paleontológico es, por lo consiguiente, mínimo...' Prog. 18+200 - 19+100. Laderas de las Sierras Chicas con pendientes mayores a los 15%, Metamorfitas de grado medio a alto con metamorfismo pampeano, con poca acumulación y potencia de sedimentos portadores de restos fósiles. Para cada tipo de riesgo se sugieren medidas para mitigar los impactos antes, durante y después de la realización de la obra. Que se adjunta la Resolución N°161/21 emitida por la Agencia Córdoba Cultura SE, de fecha 28 de abril de 2021 en la cual Resuelve

Artículo 1. AUTORIZAR el Estudio de Impacto Paleontológico solicitado por el Dr. Jerónimo Matías Krapovickas, D.N.I. N°29.997.717, con domicilio en calle Público J casa 6463, Barrio Carrara de Horizonte, de la Ciudad de Córdoba ... en el marco del proyecto denominado 'Alternativa a Ruta Provincial N°5, Tramo: Alta Gracia - Villa Ciudad de América', Departamento Santa María, Provincia de Córdoba, conforme mapa y plan de trabajo que se acompaña como Anexo I al presente instrumento legal.- Artículo 2. HACER saber al Dr. Jerónimo Matías Krapovickas, que deberá dar estricto cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Ley 5534/73, su Decreto Reglamentario N°484/83, Resolución N°181/14 de esta Agencia Córdoba Cultura S.E., Ley de Política Ambiental Provincial N°10.208 y Protocolos de Prevención sobre emergencia sanitaria a causa de la Pandemia provocada por la propagación del Covid-19, emanados de las autoridades provinciales y nacionales competentes en la materia, con los alcances establecidos en los Considerandos de la presente Resolución.- Artículo 3. HACER saber al Dr. Jerónimo Matías Krapovickas, que deberá noticiar a la Dirección de Patrimonio Cultural de esta Agencia, el inicio de las actividades de investigación, con una antelación de cuarenta y ocho (48) horas, como así también de cualquier modificación que el proyecto presente durante su ejecución y de los elementos de valor patrimonial cultural hallados con motivo de los trabajos de investigación aquí autorizados ateniendo a los mismos plazos aquí establecidos, debiendo seguir las recomendaciones establecidas en el Informe Técnico emanado del Dr. Adán Tauber, funcionario de ésta Cartera de Estado el que como Anexo II forma parte integrante de la presente Resolución. Que se adjunta la Resolución N°167/21 emitida por la Agencia Córdoba Cultura SE, de fecha 29 de abril de 2021 en la cual Resuelve 'Artículo 1. AUTORIZAR el Estudio de Impacto Arqueológico solicitado por el Dr. Julián Salazar, D.N.I. N°29.609.969, con domicilio en calle Luis Rossi N°3321, Barrio Residencial Vélez Sarsfield, de la Ciudad de Córdoba ... en el marco del proyecto denominado 'Alternativa a Ruta Provincial N°5, Tramo: Alta Gracia - Villa Ciudad de América', Departamento Santa María, Provincia de Córdoba, conforme mapa y plan de trabajo que se acompaña como Anexo I al presente instrumento legal como parte integrante del mismo.- Artículo 2. HACER saber al Dr. Julián Salazar, que deberá dar estricto cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Ley N°5534/73, su Decreto Reglamentario N°484/83, Resolución N°181/14 de esta Agencia Córdoba Cultura S.E., Ley de Política Ambiental Provincial N°10.208 y el Protocolo para Salidas de Campo con pernocte emanado del Directorio del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), con los alcances establecidos en los Considerandos de la presente Resolución.- Artículo 3. HACER saber al Dr. Julián Salazar, que deberá noticiar a la Dirección de Patrimonio Cultural de esta Agencia, el inicio de las actividades de investigación, con una antelación de cuarenta y ocho (48) horas, como así también de cualquier modificación que el proyecto presente durante su ejecución y de los elementos de valor patrimonial cultural hallados con motivo de los trabajos de investigación aquí autorizados ateniendo a los mismos plazos aquí establecidos, dando acabado cumplimiento a los lineamientos emanados del personal experto en la manera dependiente de la Dirección de Patrimonio Cultural. Que en los Anexos se incorpora el Informe de Secretaría de Minería, emitido por la Dirección de Jurisdicción Minería de fecha 02 de febrero de 2021, en el cual se destaca que se realizaron tareas de campo y de gabinete en la traza propuesta de las cuales surgieron las siguientes observaciones: 'Progresiva 11.530, coordenadas WGS 84: S 31°43' 41.77" y W 64°23' 22.25" Se encuentra la Cantera Costa Azul de Binder SRL RUAMI 462, Expte.

DAM 0307-002712/07, sin datos sobre nueva inscripción en RUAMI, presenta estado de recomposición y zonas revegetadas, abarca una superficie aproximada de 40 hectáreas. La traza de la Autovía Ruta 5 atraviesa el área en cuestión. Progresiva 12.700, coordenadas WGS 84: S 31°44'16.10" y W 64°23'40.40". Se encuentra la Cantera Binder Anizacate, de Binder SRL, RUAMI 462, Expte. DAM 0307-002089/04, sin datos sobre nueva inscripción en RUAMI, presenta estado de recomposición. Abarca una superficie aproximada de 13 hectáreas. La traza de la Autovía Ruta 5 atraviesa el área en cuestión. Cabe destacar que en la misma zona y aproximadamente a 140 m al Este de la traza de la Autovía comienza la zona de laboreo de la cantera: Canteras El Alto, de Canteras El Alto SRL, RUAMI 550, actualmente en explotación. Coordenadas WGS 84: S 31°44'23.10" y W 64°23'39.20". En la progresiva 27.240, Coordenadas WGS 84: S 31°47'21.25" y W 64°30'22.56", se encuentra el área de amparo de la mina Jeremías, Expte. 11300/18, sin inspección de verificación, sin inscripción, sin IIA y sin explotar. La traza de la Autovía pasa por extremo Nor Oeste del área de amparo y a unos 230 m del punto de denuncia. La superficie del área de amparo es de 6 hectáreas. El informe finaliza citando: 'Se adjuntan recortes de imágenes satelitales de Google Earth, mostrando los sitios visitados y la traza en cuestión.' Que en el EsIA en el Capítulo 6: EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, se describen la metodología utilizada y una Matriz de Importancia, analizando las actividades a llevar adelante a lo largo de la ejecución de la obra (Etapa de Construcción) como así también en la Etapa de Funcionamiento, se identifican las acciones e impactos y los componentes afectados. Que en el EsIA en el Capítulo 7: CONCLUSIONES se manifiesta que 'el Proyecto no generará daños críticos e irreversibles del medio físico ni una importante alteración del entorno natural, pero si generará grandes beneficios a nivel social. En cuanto a la localización y a la traza propuesta, se han realizado todos los análisis previos a su definición, y correcciones durante el proceso de evaluación de impacto ambiental, que permiten concluir que es la más equilibrada entre la afectación del entorno y los criterios técnico-económicos de diseño. Por todo lo anterior, no existen aspectos ambientales que impidan la ejecución del proyecto previsto.' Que se presentan en los Anexos el Plan de Gestión Ambiental y el Plan de Auditorías Ambientales (AA-PGA) del mismo, que incluye los Programas para llevarlo adelante: Plan de Gestión Ambiental; Resumen del Proyecto; Plan de Protección Ambiental; Plan de Contingencias Ambientales; Plan de Auditoría Ambiental; Plan de Cierre o Desafectación y Retiro. Que en el desarrollo del Plan de Gestión Ambiental se destacan las medidas de protección para la Fase de Construcción y Etapa de Operación que se implementarán para mitigar los impactos ambientales determinados. También un Plan de Auditoría Ambiental de seguimiento mensual durante la etapa de construcción. Que se incorpora informe emitido por el Área de Bosques de la Secretaría de Ambiente, de fecha 08 de marzo de 2021: 'En base a lo aclarado y expresado referido a la superficie final de afectación de la vegetación, las áreas en donde se realizará la forestación compensatoria y las especies que se utilizarán en la misma, no encontramos impedimento para ejecución de las tareas. Se deberá informar el avance de las tareas de forestación (detallando ubicación, especies y cantidades empleadas) de manera semestral a partir del inicio de los trabajos.' Así mismo, en el caso en que el área intervenida varíe, de lo preestablecido en la propuesta deberán realizarse los ajustes necesarios para cumplir con la cantidad de individuos a implantar que correspondan. Se deberá informar el avance de las tareas de reforestación (detallando ubicación, especies y cantidades empleadas de manera semestrales a partir de la fecha de inicio

de los trabajos, la cual debe ser informada de forma fehaciente). Que se incorpora el pago de tasa correspondiente para el análisis de la documentación. Que la Audiencia Pública Ambiental Digital se llevó a cabo desde el día 09 de agosto de 2021, comenzando a las 10:00 horas, a través de la Plataforma Zoom desde la sede de la Secretaría de Ambiente de la Provincia de Córdoba, y realizándose la clausura el día 20 de agosto de 2021, a las 16:00 horas. Se destaca que toda la información concerniente a la Audiencia Pública Ambiental Digital se encuentra en el link: <http://participacion.cba.gov.ar/audiencia/83>. La instancia correspondiente a la realización de preguntas se llevó a cabo a lo largo del desarrollo de la audiencia como así también cuando se concluyó la etapa de exposiciones, de las mismas surgieron 159 preguntas que se encuentran detalladas en el Anexo 1 del presente dictamen. Las respuestas fueron oportunamente presentadas por Camino de las Sierras S.A. y los profesionales que la representan. Que se contó con un intérprete de lenguaje de señas para la lectura diaria de las correspondientes actas. Que se tomó en consideración las exposiciones realizadas a lo largo de la Audiencia como así también la documentación que los expositores hicieron llegar vía digital mediante correos electrónicos y en el drive de acceso público: <https://drive.google.com/drive/folders/1J2eOIdyF2qOoE25D55x3H-KvXLBYPPrU?usp=sharing>. Que se presentó nota en formato papel identificada como Nota N°SECA01-0966380053-621, información que también se ha considerado como documentación presentada en la instancia de Audiencia Pública. Que, antes de ingresar al tratamiento de cada uno de los puntos en cuestión, adelantamos que esta Secretaría de Ambiente valora el aporte de todos los sectores y considera todos los comentarios e ideas que den la posibilidad de llegar a conclusiones oyendo todas las opiniones interesadas en la materia de nuestra competencia. Que se incorpora Acta de Audiencia Pública, de la cual surgen objeciones al emprendimiento bajo análisis; entre ellos se mencionan varios puntos que no se corresponden con el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto en cuestión, y otros que no hacen referencia a aspectos técnicos por lo cual no serán considerados en el presente dictamen. En lo que respecta a los puntos de carácter técnico cuestionados y recurrentes se pueden destacar los siguientes, sobre los cuales se amplía la información que obra en el expediente y el abordaje de los mismos: A) Hidrología. B) Flora, Fauna y Fragmentación del Hábitat. C) Medidas de Mitigación. En relación al punto a) Hidrología. En cuanto a la metodología del Estudio Hidrológico es la Administración Provincial de Recursos Hídricos (APRHI) la autoridad de aplicación quién la evalúa. El cálculo hidráulico de las obras de arte se desarrollará en la etapa de proyecto ejecutivo. Conforme se manifestó en párrafos precedentes, se considera acreditada la viabilidad del proyecto por parte de la Secretaría de Recursos Hídricos, dependiente del Ministerio de Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba. Se destaca nuevamente lo indicado por la APRHI: 'La Secretaría de Recursos Hídricos, en consideración de lo evaluado por las áreas técnicas de la Administración Provincial de Recursos Hídricos (APRHI), indica: 1) Otorgar el Visto Bueno al nuevo estudio hidrológico por cuanto las modificaciones introducidas no difieren en los criterios y metodologías utilizados en el estudio primigenio de nota APRH01-641831171-420. 2) En instancia de la presentación del Proyecto Ejecutivo de Obra deberán presentarse los estudios e ingeniería de detalle del sistema integral de drenaje longitudinal y transversal de la obra vial, protecciones, saltos, descargas, etc. con sus respectivas verificaciones hidráulicas 3) Se requiere además un análisis pormenorizado de la situación de las cuencas comprendidas entre prog. 4+000 y 9+000 cuyos aportes en sentido Este-Oeste pueden afectar a la zona urbana de la

localidad de Anisacate, debiendo prever el manejo preferencial de los aportes por cuneta Este hacia el Río Anisacate 4) Los puentes y obras transversales de drenaje correspondientes al Río Anisacate, Arroyo Los Quebracho, Arroyo El Parral, Arroyo Los Naranjos y Arroyo Atalaya deberán ser verificados considerando los Caudales informados por la autoridad de aplicación (APRHI) y para los cuales deberán presentarse estudios de erosión y diseño de protecciones. Se adjunto anteriormente el cuadro con coordenadas y caudales de los cursos de agua mencionados. El citado Informe Hidrológico oportunamente analizado por la Secretaría de Recursos Hídricos, dependiente del Ministerio de Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba, consta de los estudios técnicos hidrológicos ejecutados sobre los distintos componentes que conforman el sistema de drenaje pluvial correspondientes a la obra en cuestión. El estudio comprende la delimitación de las cuencas de aporte, definición de parámetros físicos de las cuencas (área, longitud, río de aporte, coberturas y pendientes), etc. Todo ello incluye la consideración de todos los cursos de Agua que son atravesados por el proyecto, con sus respectivos nombres y caudales para las recurrencias de 25, 50 y 100 años según corresponda. En relación al punto b) Flora, Fauna y Fragmentación del Hábitat. Se realizó una aclaración sobre la Acacia Negra, no será utilizada para la etapa de reforestación. Así mismo en el transcurso de la audiencia la consultora ambiental destacó que fue un error involuntario encadenado con una tabla del relevamiento de vegetación, donde se encontró esta especie invasora en la actualidad, pero no a un error conceptual, ya que en todo el texto se establece la reforestación exclusivamente con especies autóctonas. Cabe destacar que se ha realizado un relevamiento de Flora y Fauna, como bien se respondió oportunamente por Camino de las Sierras S.A.: 'Lo presentado no es un estudio de biodiversidad sino relevamientos de flora y fauna para determinar la línea base dentro de un informe técnico. Para realizar una evaluación cuantitativa por especie se requiere realizar muestreos en distintas estaciones del año, con diversas condiciones climáticas. Los alcances de esos estudios superan los objetivos de este informe.' En cuanto al origen de semillas y las especies seleccionadas para reforestar, Caminos de las Sierras S.A. tiene proyectado realizar acuerdos con diversos proveedores, como ser el INTA, el 'Vivero escuela y banco de semillas de especies nativas' perteneciente al CEPROCOR, y/o según registro de viveros inscriptos en la Secretaría de Agricultura (Plan Agroforestal), quienes realizan la recolección y propagación de las especies propias de la zona a restaurar. Por su parte, Caminos de las Sierras ha dado inicio a un Vivero de Especies Nativas, en su sede de Av. Italia 700, Malagueño, que tiene por objeto la provisión de 20.000 plantas/año hasta llegar a una producción de 60.000 plantas/año a 5 años, con lo que se estima se podrá cumplir con el objetivo de reforestación propuesto. Que, respecto a la Intervención sobre Bosque Nativo en Categorías de Conservación I (rojo) y II (amarillo), corresponde resaltar que el art. 14 del Decreto N°91/2009 Reglamentario de la Ley N°26.331, en cuanto dispone: 'En las Categorías I y II podrá autorizarse la realización de obras públicas, de interés público o de infraestructura tales como la construcción de vías de transporte, la instalación de líneas de comunicación, de energía eléctrica, de ductos, de infraestructura de prevención y control de incendios o la realización de fajas cortafuego, mediante acto debidamente fundado por parte de la autoridad local competente. Para el otorgamiento de dicha autorización, la autoridad competente deberá someter el pedido a un procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental'. Por su parte, el art. 14 de la Ley N°9.814 de Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos de la Provincia de Córdoba el cual, en consonancia al mencio-

nado supra, reza: 'En las Categorías de Conservación I (rojo) y II (amarillo) se podrá autorizar la realización de obras públicas, de interés público o de infraestructura. Para el otorgamiento de dicha autorización, la Autoridad de Aplicación deberá, en su caso, someter el pedido a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y su correspondiente audiencia pública ...' lo que se ha cumplimentado acabadamente en el presente. Que, para determinar la línea de base de fauna silvestre en el área de influencia de la nueva traza y la ampliación de la traza existente, se realizaron trabajos a campo y de gabinete. Se desarrolló una metodología de trabajo que permitió: - Identificación taxonómica de especies: Nombre científico y Nombre común. - Origen de especies: Nativa, Introducida.- Estado de Conservación (como criterio de valoración). En este caso, se consideraron los estados de conservación nacionales y provinciales según la información disponible y actualizada para cada grupo taxonómico. De esta manera, se colocaron las categorías de conservación según la bibliografía correspondiente. - Método de registro: este punto hace referencia a si las especies fueron avistadas mediante métodos directos e indirectos descriptos anteriormente o por búsqueda bibliográfica correspondiente al área del proyecto. Se identificaron: Peces, Reptiles y Anfibios, Aves y Mamíferos. Que se determinó la fragmentación del hábitat como uno de los impactos más significativos para la Fauna, el cual surgirá a partir del inicio de la materialización de la obra, limitando y condicionando el desplazamiento de la Fauna producto del origen de nuevos fragmentos de hábitat por la intervención a realizarse en el medio. Que para la propuesta de mitigación sobre los impactos en la Fauna se utilizó como guía para el diseño y densidad: Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). 2015. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Madrid. Que fija esta densidad indicativa: Se destaca que para el proyecto la densidad de pasos de fauna adoptados será: Pasos adecuados para Grandes Mamíferos: 1 paso/3km. Pasos adecuados para Pequeños Vertebrados: 1 paso/km. En el desarrollo del proyecto ejecutivo se destacarán las características de los pasos de faunas y las condiciones de su entorno: VIADUCTO ADAPTADO - Especies y grupos referencia: Adecuado para todo tipo de especies, si bajo el mismo discurre un curso fluvial o vía de agua. Constituye, además, un hábitat para invertebrados y otros pequeños organismos. - Uso de la estructura: Multifuncional, paso de fauna, conexión de hábitats de ambos márgenes de las vías, drenaje y usos antrópicos compatibles con la fauna, como el cruce de senderos o caminos. - Acondicionamientos Conservación de los hábitats situados bajo la estructura: A) Para garantizar la continuidad de los hábitats en el entorno fluvial o en humedales se evitará en lo posible la alteración de las comunidades vegetales bajo el viaducto y su entorno. B) Los caminos de obra deberán planificarse y ejecutarse adecuadamente, evitando la destrucción de hábitats de interés y minimizando el efecto barrera que puedan ejercer para la fauna que se desplaza por el cauce fluvial. C) Las columnas deben quedar situadas, siempre que sea posible, fuera de la zona ocupada por la vegetación de ribera y dejando márgenes adicionales a cada lado de ella. En estos terrenos se conservarán las comunidades vegetales existentes, o las zonas agrícolas si fuera el caso, evitando los usos incompatibles con el desplazamiento de fauna. D) Cuando en la fase de construcción sea indispensable la alteración de la vegetación existente, se restaurarán los hábitats, restableciendo la morfología original del terreno y revegetando la superficie con especies autóctonas propias del hábitat afectado. - Acondicionamientos de los accesos: Se realizarán revegetaciones de manera que guíen a la fauna desde los hábitats

del entorno hacia el viaducto. PASO INFERIOR MULTIFUNCIONAL- Especies y grupos referencia: En función de sus dimensiones, grado y frecuencia de inundación pueden ser adecuados para todo tipo de fauna. - Uso de la estructura: Mixto: Paso de fauna y alcantarilla/drenajes. - Características y prescripciones básicas: Se trata de pasos inferiores destinados a paso de agua (alcantarillas) que pueden adaptarse para favorecer su uso como pasos de fauna. Las modificaciones destinadas a favorecer el paso de fauna consisten, básicamente, en mantener la base del paso con sustrato natural, o bien conservar dos bandas laterales sin pavimentar por las cuales los animales podrán desplazarse sobre un sustrato similar al del entorno. - Dimensiones: Las dimensiones de los drenajes se establecerán en función de los condicionantes hidráulicos.- Acondicionamientos: A) Adecuación del interior del paso: Se requieren pocas modificaciones para adaptar los drenajes al paso de fauna. Básicamente se trata de utilizar materiales adecuados (el acero corrugado no es compatible con el paso de fauna), construir banquetas laterales que se mantengan secas para evitar la inundación completa de la estructura. Deberá asegurarse un buen drenaje de la estructura con el objeto de evitar la inundación del paso, incluso después de períodos de fuertes lluvias, ya que la presencia de una lámina de agua dificulta el paso de muchas especies. B) Acondicionamientos de los accesos: Es indispensable que las banquetas laterales, o en su caso franjas secas de sustrato natural, estén adecuadamente conectadas con el entorno del paso en ambos márgenes. Si se encuentran a distinto nivel del terreno deberán construirse rampas de acceso que conecten el interior del paso con los márgenes del curso o vía de agua. Para facilitar el acceso de los animales desde el entorno hacia las entradas de la estructura deben evitarse los obstáculos generados por escalones, socavaciones u otros elementos. La colocación de barras, rejas u otros elementos para evitar la entrada de restos vegetales u otros objetos en el interior del drenaje puede dificultar o impedir completamente el paso de animales. Que 'se plantea la utilización como paso de fauna a los drenajes previstos en el proyecto: 44 alcantarillas, la mayoría correspondientes a cursos temporales de agua y además la construcción de pasafaunas específicos en 2 zonas....' 'La zona con mayor biodiversidad observada fue cercana al Río Anisacate (progresivas 11+200 a 12+100) y la de mayor abundancia en la zona cercana a la Serranita y a La Rancherita (entre Progresivas 17+800 a 18+900) que coinciden con áreas de bosque y por consiguiente con menor o casi nula actividad humana. Al tratarse, esta última de una zona montañosa es importante el uso de algunas alcantarillas previstas con una doble función, donde además de aguas pluviales servirán como pasafaunas para el cruce de la ruta, que no se trata de una autovía en este sector sino de una ruta normal de doble circulación. En algunos casos donde no estén previstas alcantarillas se sugiere la colocación en esas zonas de pasafaunas subterráneos para permitir la circulación de los animales. En la zona del Río Anisacate se sugieren 2 pasafaunas y 2 en la zona serrana (además del cruce del Arroyo El Parral), cuya ubicación final se decidirá en el proyecto ejecutivo, una vez que se licite la obra.' Que se plantean las progresivas aproximadas donde se ubicarán pasafaunas específicos que se definirán en el Proyecto Ejecutivo, para encontrar la mejor ubicación sin afectar el entorno y se prevé la separación de las defensas NJ cada 100 m con un ancho que permite el cruce de la fauna, a lo que se debe sumar la cartelería de velocidades máximas en cada sector. Que en la etapa de proyecto ejecutivo se deberá informar la posición a lo largo de la traza donde se ubicarán los pasos de fauna que sean exclusivamente para esta función independientemente de los que sean multifuncionales, es decir, los que aún en

épocas de precipitaciones permitirán el paso de fauna por sectores no anegables, sin presencia de agua en esta infraestructura. Así mismo se deberá tomar como referencia las recomendaciones de la bibliografía citada para la materialización de los mismos. Que se deberá incluir en la etapa de Plan de Gestión Ambiental como así también en la etapa de Monitorio, es decir, a lo largo de la ejecución de la obra y una vez que se inicie la operación en la misma y hasta que la autoridad lo determine, se realicen con una frecuencia trimestral la presentación de un relevamiento fotográfico exhaustivo de las progresivas que se determinen en el proyecto ejecutivo como los sitios a localizar los pasos de fauna, repitiendo igual relevamiento (es decir, de los mismos puntos para poder analizar la evolución de las obras y adaptación propuesta), en los subsiguientes informes deberán poder compararse las imágenes de los mismos sitios e incluir los sectores que solicite la Secretaría de Ambiente o determine sean de interés en cualquier instancia. Para cada uno de estos sitios se deberá presentar un informe final, con la secuencia completa de relevamiento fotográfico continuo donde se pueda analizar la situación inicial del entorno y la final una vez ejecutada la obra como así también durante el plazo de monitoreo y hasta que la Secretaría de Ambiente emita informe final de aceptación. Que, respecto al punto c) Medidas de Mitigación. A lo largo del desarrollo del Plan de Gestión Ambiental propuesto, se identifican las Medidas de Mitigación y Monitoreo. Las cuales se detallan en el Anexo 2 que forma parte del presente documento. Las mismas son acordes a este tipo de obra. LA COMISIÓN TÉCNICA INTERDISCIPLINARIA ENCONTRÓ: Que, en general, el Estudio de Impacto Ambiental reúne la información requerida por la Ley Provincial N°7343 y el Decreto Reglamentario N°2131/00, concordante con la Ley de Política Ambiental N°10.208, información que hace a la identificación y ubicación de dicha obra en su entorno. Que, el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL 'ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL N°5 - TRAMO: ALTA GRACIA-VILLA CIUDAD DE AMÉRICA', requirió de una instancia de Audiencia Pública al ser un proyecto que se encuadra dentro del Anexo I – 'Proyectos sujetos obligatoriamente a presentación de Estudio de Impacto Ambiental y Audiencia Pública'; Inciso 10 – 'Nuevos caminos: autopista, autovía, ruta convencional, vía rápida, conforme tipología establecida por la Ley Provincial de Tránsito N°8.560 – Texto Ordenado 2.004' y en virtud de lo que establece el Capítulo V, Art. 35 de la Ley de Política Ambiental Provincial N°10.208. Que deberá estar textualmente en los pliegos licitatorio legal y/o técnico, según corresponda lo especificado en el Anexo Plan de Forestación, donde se especifican los lineamientos que se deben cumplir para llevar adelante las distintas tareas que surgen del proyecto de Plan de Forestación. Como así también lo emanado del Plan de Gestión Ambiental. Se deberá respetar el plan y documentar su seguimiento en las sucesivas Auditorías Ambientales a lo largo de la ejecución de la obra y en caso de ser necesario con posterioridad a esta. Que en cumplimiento de la Ley N°5543/73 con su decreto reglamentario N°484/1983 y el Artículo 65° de la Constitución de la Provincia de Córdoba '... El Estado Provincial es responsable de la conservación, enriquecimiento y difusión del patrimonio cultural, en especial arqueológico, histórico, artístico y paisajístico y de los bienes que lo componen, cualquiera sea su régimen jurídico y su titularidad...'; en el caso de producirse algún hallazgo de tipo arqueológico/paleontológico, durante la ejecución del proyecto deberá notificarse a la Agencia Córdoba Cultura S.E., organismo del Gobierno Provincial, por ser de su competencia. Que la responsabilidad de la elaboración e implementación del Plan de Gestión Ambiental en la Construcción (PGAc), corresponderá a la Empresa Constructora. La elaboración e implementación de los

Planes de Manejo Ambiental en las Etapas de Mantenimiento y Operación (PMAm y PMAo respectivamente), corresponderá a los agentes públicos o privados (Concesionario u Operador) responsables de dichas instancias. Que para el caso de los sitios que se utilicen como Obradores, Campamento, etc. deberán realizarse las presentaciones correspondientes ante esta Secretaría como así también ante los organismos involucrados que correspondan, e incluir en los pliegos licitatorios el seguimiento del monitoreo que corresponda hasta su desmantelamiento y, una vez finalizado, si corresponde en función de los valores obtenidos en los mismos. El seguimiento del monitoreo se realizará hasta tanto la Secretaría de Ambiente, mediante informe técnico, concluya que ya no requiere más su seguimiento. En las presentaciones de Aviso de Proyecto de Obradores, Campamento, etc. se incluirá como línea de base y posterior programa de monitoreo como condición de mínima: *El análisis de HTP y BTEX, en suelo y agua subterránea en sectores de almacenamiento de combustibles y mezclas asfálticas y depósito de Residuos Peligrosos, lo que será acompañado con plano con la ubicación de los puntos de muestreo definidos (estos deberán coincidir con los de la Línea de Base ambiental). * Línea de base de agua subterránea (de HTP y BTEX); que deberán incluir al menos dos puntos de muestreo (aguas arriba y aguas abajo) y los análisis realizados por un laboratorio inscripto en el Registro Oficial de Laboratorios Ambientales (ROLA). Incluir plano con la ubicación y georreferencia de los puntos de muestreo. *Así mismo para emisiones gaseosas y PM10. Se deberá cumplir con lo establecido en la Resolución 105/17, respecto de los monitoreos de estos parámetros en aire, determinando la periodicidad de acuerdo a las características del equipamiento complementario. En todos los casos de monitoreo antes mencionados se deberá georreferenciar e identificar en plano a escala acorde los puntos de línea de base y plan de monitoreo. Que se deberá declarar cómo se ejecutará el aprovisionamiento de combustibles e insumos (aceites minerales lubricantes) para vehículos, maquinarias y equipos (livianos, camiones, retroexcavadoras, palas, aplanadoras, topadoras, etc.) afectados a la ejecución de la obra vial. Así mismo se deberá presentar planos donde se visualicen medidas de seguridad (diques de contención ante eventuales derrames con el coeficiente de seguridad correspondiente, rejillas perimetrales, cámaras estancas, etc.), en el marco del Aviso de Proyecto de Obrador y/o Campamento, a autorizar por parte de la autoridad competente. De igual forma se deberá proceder en el caso de instalación de Planta Asfálticas e Instalaciones complementarias, Planta de procesamiento de materiales, etc. que lo requieran, sean nuevas o bien que estén en operación, conforme a la normativa vigente (Licencia Ambiental o Resolución de las Auditorías). También acreditar la procedencia de los áridos. Respecto de las Planta asfálticas e Instalaciones complementarias: 'Se ratifica y aclara que, por encontrarse el proyecto en zona categorizada por la Ley de Bosque N°9814, no será posible la localización de planta asfálticas a lo largo de la traza del proyecto, en dichas zonas. Una vez licitada la obra se realizarán las gestiones ante los organismos que correspondan como así también en la Secretaría de Ambiente para la radicación de Obradores, Campamentos, Planta Asfáltica, Planta de procesamiento de materiales, etc. que lo requieran, sean nuevas o bien que estén en operación, conforme normativa vigente. (AP o Resolución de las Auditorías).' Que una vez concluido el proyecto ejecutivo el mismo sea presentado ante esta Secretaría, copia de los planos y memorias que correspondan, se solicita poner en conocimiento a esta Secretaría de la fecha de inicio de las obras, fecha de finalización, puesta en operación y la constancia de recepción definitiva de la obra por parte de quien

corresponda. Que cualquier modificación del Proyecto se deberá informar a esta Secretaría de Ambiente de la Provincia de Córdoba. Que vistos los trámites formales cumplidos hasta la fecha en el marco del proyecto en cuestión, en función del análisis de cada uno de los aspectos técnicos y legales, los cuales considerados conjuntamente con las opiniones vertidas en las instancias de participación ciudadana y en cumplimiento de todas las normas que hacen al cuidado del ambiente podemos concluir que el proyecto es viable. En resumen, en relación a la cuestión relativa a la protección del agua y cuencas hídricas, el Estudio de Impacto Ambiental contempla los aspectos técnicos pertinentes, haciendo la correspondiente descripción de los pasos que deben ser tenidos en cuenta en el proyecto y en la gestión posterior del mismo, todo ello con el control de la Autoridad de Aplicación en materia Hídrica. En efecto, solo para hacer una referencia a estas actuaciones, señalamos que en el expediente obra información y documentos de base necesarios para abordar los estudios hidrológicos de la obra. Todo ello incluye la consideración de todos los cursos de Agua que son atravesados por el proyecto, con sus respectivos nombres y caudales para las recurrencias de 25, 50 y 100 años. El estudio comprende la delimitación de las cuencas de aporte, definición de parámetros físicos de las cuencas (área, longitud, río de aporte, coberturas y pendientes). Por su parte, esta obra, como toda construcción que se emprenda para el desarrollo y la mejora de la comunicación entre las diversas regiones de la provincia, están sujetas al cumplimiento de todas las normas que componen el ordenamiento jurídico ambiental en relación a los estudios de impacto y los planes de gestión asociados. Asimismo asumimos como propia la noción de que toda acción que conlleve un impacto significativo sobre los componentes ambientales que permitan el funcionamiento ecosistémico y por ende los servicios que estos últimos proveen, deben estar vinculados a acciones concretas de mitigación y adaptación al cambio climático. El Estudio de Impacto Ambiental incluye un Estudio de Vegetación con el correspondiente Relevamiento de Vegetación y Plan de Forestación de Especies Autóctonas. También se incorpora el correspondiente informe sobre los componentes de la Fauna, según el cual el impacto será mitigado a través de mecanismos que garantizan la conectividad ecológica y los desplazamientos de fauna. A efectos del análisis de permeabilidad de la vía, se considerarán todos los tipos de pasos adecuados para los grupos de fauna de referencia, tanto si se trata de pasos específicos como de estructuras multifuncionales destinadas a distintos usos que se hayan adaptado de manera satisfactoria para facilitar el paso de fauna. También es importante tener en cuenta que, en cuanto al ordenamiento territorial de bosques, el presente proyecto no va a implicar ningún cambio de categoría de conservación, sino que por el contrario, en el marco de lo expresamente autorizado por el Artículo 14 de la Ley N°9814, no se prevé ningún impacto que exceda el estrictamente necesario para concretar la obra pública en cuestión. Todo ello incluye una serie de factores que permiten obtener conclusiones sobre el impacto del proyecto, entre las que se puede mencionar: La incidencia del Proyecto sobre el territorio de municipios y comunas, la distribución poblacional por localidades afectadas por el proyecto; la relación con la accesibilidad y ocupación territorial actual; el alcance de los radios municipales vigentes, la conectividad con el resto de la Red vial, datos de población correspondientes a los Censos Nacionales de Población, Hogares y Vivienda de los años 1991, 2001 y 2010 (INDEC –Instituto Nacional de Estadística y Censos- y Dirección General de Estadística y Censos de la provincia de Córdoba), etc. Respecto de este punto debemos tener en cuenta que el Estudio de Impacto Ambiental ha relevado el medio socioeconómico

mico en que se implantará el proyecto. Acerca de las localidades que atraviesa la traza, se resaltan grupos etarios, viviendas y hogares, salud y educación, la diferenciación entre asentamientos urbanos y rurales, conjuntamente con la situación socioeconómica y sociocultural del sector y, por último, el patrimonio histórico y de interés social. También se ha incorporado la Evaluación de Riesgo Arqueológico y Paleontológico, en la cual se realiza un análisis del impacto sobre la zona de ejecución del proyecto y se proponen medidas tendientes a minimizarlo, con la instrucción de realizar prospecciones antes de la ejecución de obra, durante la ejecución y monitoreos por parte de arqueólogo/paleontólogo (según corresponda). Para ello, el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental en trámite, sujeto a las correspondientes instancias de participación ciudadana, contempla todos los aspectos vinculados a los efectos que se pueden llegar a producir, incluidos los mencionados en el presente y los que, con mayor profundidad, se aluden en las diversas actuaciones administrativas. Por todo ello, esta COMISIÓN TÉCNICA INTERDISCIPLINARIA RECOMIENDA: AUTORIZAR el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL 'ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL N°5 - TRAMO: ALTA GRACIA-VILLA CIUDAD DE AMÉRICA', situado en el Valle de Paravachasca, Departamento Santa María, por las localidades de Alta Gracia, Anisacate, Villa La Bolsa, Villa Los Aromos, La Serranita, La Rancherita y Las Cascadas, y Villas Ciudad de América, bajo responsabilidad técnica de la Bióloga Liliana Martín, Matrícula Profesional N°1097, inscrita en el RETEP bajo el N°011, y del Ing. Federico Wunderlin, Matrícula Profesional N°29188402, inscripto en el RETEP bajo el N°446, ambos con domicilio legal en Viracocha 6011, B° Argüello, Córdoba, el cual cumple con las condiciones necesarias de presentación de Estudio de Impacto Ambiental".

Que, finalmente, se incluye como Anexo I del Dictamen Técnico, la transcripción de las ciento cincuenta y nueve (159) preguntas realizadas, y las respectivas respuestas brindadas, en el marco de la Audiencia Pública Ambiental Digital, las cuales se desprenden del Acta correspondiente. Asimismo, se incluye como Anexo II, la transcripción del Plan de Gestión Ambiental presentado por la firma proponente.

Que, finalmente, vale aclarar que por un error material e involuntario, se consignó en el Dictamen Técnico de la Comisión Técnica Interdisciplinaria como fecha del informe de categorización de Bosque Nativo 08 de marzo del 2021, siendo la correcta 02 de julio del 2021.

Que obra Dictamen Legal de la Dirección General de Asuntos Legales de esta Secretaría de Ambiente, en el que manifiesta que en virtud de las razones expuestas precedentemente, la normativa citada y las constancias de las presentes actuaciones, se aconseja, salvo mejor criterio de la superioridad, APROBAR el Estudio de Impacto Ambiental ingresado digitalmente a través de e-Trámite, por CAMINOS DE LAS SIERRAS S.A., C.U.I.T. N°30-69297553-3, representada por el Sr. Jorge Arnaldo Alves, D.N.I. N°7.643.784, en carácter de Presidente del Directorio, para la obra "ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL 5 TRAMO ALTA GRACIA – VILLA CIUDAD DE AMÉRICA", que se proyecta en el departamento Santa María, provincia de Córdoba, sobre la Ruta Provincial N°5, desde la localidad de Alta Gracia, desarrollándose de norte a sur, de manera paralela y adyacente a las localidades de Anisacate, Villa La Bolsa, Villa Los Aromos, La Serranita, La Rancherita y Las Cascadas, y hasta Villa Ciudad de América, coordenadas de inicio de tramo 31°38'12,18" S; 64°24'11,32" O, y fin de tramo 31°47'30,27" S; 64°30'30,66" O, bajo la responsabilidad técnica y profesional de la Dra. Liliana Martín y del Ing. Federico Wunderlin, inscriptos en el Registro Temático de Profesionales (Re.Te.P.) bajo los N°011 y 446 respectivamente.

Que, respecto de la normativa aplicable al caso que nos ocupa, es necesario mencionar que la Ley provincial N°7.343 prescribe en su Art. 49 que: "Las personas, sean éstas públicas o privadas responsables de obras y/o acciones que degraden o sean susceptibles de degradar el ambiente, quedan obligadas a presentar, conforme el reglamento respectivo, un estudio e informe de evaluación de impacto ambiental en todas las etapas de desarrollo de cada proyecto".

Que, por su parte, el Decreto N°2.131/00, reglamentario de aquella prevé en su Art. 7 que las personas, sean públicas o privadas, responsables de proyectos incluidos en dicha normativa, deberán contar en forma previa a toda implementación, ejecución y/o acción con la autorización expedida por la autoridad de aplicación que acredite la concordancia de los mismos con los principios establecidos en la Ley N°7.343 y que se denominará Licencia Ambiental, estableciendo en su articulado, entre otras cosas, los requisitos de presentación.

Que, en consonancia la Ley provincial N°10.208, vigente a partir del año 2014, establece en su Art. 15 que: "Los proyectos públicos y privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en el listado que, compuesto de cinco (5) fojas forma parte de la presente Ley como Anexo I, deben someterse obligatoriamente al proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, previo a su ejecución," debiendo el proyecto respetar los lineamientos estipulados en el Art. 18 y 19 de la Ley 10.208.

Que, en tal sentido cabe señalar que el emprendimiento objeto de las presentes se encuentra previsto en el Anexo I "Proyectos sujetos Obligatoria-mente a presentación de Estudio de Impacto Ambiental y Audiencia Pública" de la referida ley, inc. 10: "Nuevos caminos: autopista, autovía, ruta convencional, vía rápida, conforme tipología establecida por la Ley Provincial de Tránsito N°8560 -Texto Ordenado 2004-".

Que, a su turno, el Art. 30 establece: "Las personas –sean públicas o privadas- y proponentes de proyectos deben contar en forma previa a toda implementación, ejecución y/o acción con la correspondiente Licencia Ambiental expedida por la Autoridad de Aplicación que acredite la concordancia de los mismos con los principios rectores para la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del ambiente".

Que, por su parte el art. 19 de la misma ley, define al Estudio de Impacto Ambiental, como "...el estudio técnico único de carácter interdisciplinario que, incorporado en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, tiene por objeto predecir, identificar, valorar y corregir las consecuencias o efectos ambientales que determinadas acciones o proyectos pueden causar sobre la calidad de vida del hombre y el ambiente en general..." estableciendo además el contenido mínimo que debe contener.

Que, ahora bien, del análisis de las constancias de las presentes actuaciones surge que la administrada cumplió en tiempo y forma con lo exigido por la normativa supra reseñada; en efecto, cumplió con la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental, bajo la responsabilidad de profesionales debidamente inscriptos en el Registro Temático de Profesionales; el proyecto cuenta con factibilidad de localización otorgada por las autoridades jurisdiccionales competentes; se presentó también la documentación técnica y legal pertinente (planimetría general de las obras, memoria de ingeniería, cómputos métricos, Evaluación de Impacto Ambiental, medidas de mitigación, matriz de impactos ambientales, medidas de prevención, Estudio Hidrológico aprobado por la A.P.R.Hi., autorizaciones de Estudio de Impacto Arqueológico y Estudio de Impacto Paleontológico otorgados por la Agencia Córdoba Cultura S.E., Informe de Riesgo Arqueológico y Paleontológico, Informe de Estudio Geotécnico, Estudio de Componente Fauna, Relevamiento de Vegetación, Plan de Reforestación, Plan de Gestión Ambiental, Plan

de Protección Ambiental, Plan de Contingencias Ambientales, Plan de Auditoría Ambiental, y Plan de Cierre o Desafectación y Retiro, cálculo del N.C.A., etc.), y el proyecto fue debidamente sometido a la pertinente Evaluación de Impacto Ambiental por parte de la autoridad de aplicación.

Que, asimismo, es del caso señalar que en el marco de lo establecido por el art. 35, de la ley de Política Ambiental Provincial N°10.208, los proyectos incluidos en el Anexo I, deben ser sometidos a audiencia pública. En tal sentido, se encuentra acreditado en los presentes obrados, el cabal cumplimiento de ello, toda vez que se ha dictado el acto administrativo de convocatoria a audiencia pública, se publicitó por distintos medios de difusión con la antelación y en las formas previstas en la ley, concluyendo con su efectiva realización, en forma digital conforme lo previsto por el Art. 8 de la Ley 10.618 de Simplificación y Modernización de la Administración Pública. Asimismo, la Comisión Técnica Interdisciplinaria dio respuesta en su informe a las observaciones surgidas en la Audiencia, agrupadas por temáticas.

Que, en relación al Seguro Ambiental, el mismo se encuentra indicado en el inc. k del Art. 8 de la Ley provincial N°10.208 como uno de los instrumentos de Política y Gestión Ambiental, como asimismo en el Art. 75 del mismo plexo normativo.

Que, por su parte, el referido instrumento se encuentra reglamentado por el Decreto Reglamentario N°288/15 y su Anexo I, que dispone "Toda persona física o jurídica, privada o pública, que solicita una Licencia Ambiental deberá acompañar, con carácter de declaración jurada, el cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental de conformidad con lo establecido en la Resolución de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo sustentable de la Nación N°177/2007 y modificatorias...", correspondiendo al administrado acreditar la contratación y vigencia de un Seguro Ambiental de incidencia colectiva de conformidad con el Art. 22 de la Ley de Política Ambiental Nacional N°25.675 y su reglamentación, y el Art. 75 de la Ley 10.208, cuando el Nivel de Complejidad Ambiental (N.C.A.) resulte igual o mayor al mínimo establecido por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, siendo el mínimo previsto a la fecha de 14.5 puntos.

Que, así las cosas, considerando que el cálculo del N.C.A. presentado por la proponente arroja como resultado 12 puntos, y que la actividad a desarrollar queda comprendida como de "Primera Categoría," no resulta obligatoria la contratación del Seguro Ambiental.

Que, asimismo, es del caso señalar que la viabilidad de la obra objeto de las presentes en relación al bosque nativo fue debidamente analizada por el área de Bosque Nativo de esta Secretaría en un todo conforme a la Ley provincial de Ordenamiento Territorial del Bosque Nativo N°9.814, concluyendo que, sin perjuicio de parte de la traza proyectada afectará zonas categorizadas como Categoría de Conservación I (rojo) y II (amarillo), las obras pueden ser autorizadas atento lo dispuesto por el art. 14 de la mencionada ley. Sin perjuicio de ello, la proponente deberá dar cumplimiento al Plan de Reforestación propuesto, debiendo informar a dicha área, de manera semestral y desde el inicio de los trabajos, el avance de las tareas de reforestación, detallando ubicaciones, especies, y cantidades empleadas.

Que, por otro lado, tratándose de una zona geográfica de alto valor patrimonial cultural, en cumplimiento del Art. 65 de la Constitución de la Provincia de Córdoba, y de la Ley N°5.543/73 de Protección de los Bienes Culturales de la Provincia de Córdoba, y su Decreto Reglamentario N°484/83, se deberá observar lo establecido las Resoluciones N°161 y 167, emanadas de la Agencia Córdoba Cultura S.E., mediante las cuales, a los fines de minimizar el impacto que las obras podrían causar sobre el patrimonio cultural, se autoriza la realización de los

Estudio de Impacto Arqueológico y Estudio de Impacto Paleontológico. En este sentido, se deberá notificar a la Dirección de Jurisdicción de Patrimonio Cultural, sobre hallazgos de material y elementos de valor paleontológico y arqueológico, a raíz de las tareas de prospección y excavación que se realicen.

Que, asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Dictamen Técnico emanado de la Comisión Técnica Interdisciplinaria, se deberán respetar los siguientes lineamientos: a) incluir en los pliegos licitatorios de las obras, lo especificado en relación al Plan de Reforestación, como así también lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental; b) respetar el Plan de Gestión Ambiental, y documentar su seguimiento en las sucesivas Auditorías Ambientales a lo largo de la ejecución de la obra, y finalizada la misma en caso de ser necesario; en relación a los sitios que se utilicen como Obradores, Campamento, etc. deberán realizarse las presentaciones correspondientes ante esta Secretaría, como así también ante los organismos involucrados que correspondan, e incluir en los pliegos licitatorios el seguimiento del monitoreo que corresponda hasta su desmantelamiento, como así también una vez finalizado, si corresponde en función de los valores obtenidos en los mismos. El seguimiento del monitoreo se realizará hasta tanto esta Secretaría de Ambiente, mediante informe técnico, concluya que ya no requiere más su seguimiento; c) en las presentaciones de Aviso de Proyecto de Obradores, Campamento, etc. se incluirá como línea de base y posterior programa de monitoreo como condición de mínima, los análisis de HTP y BTEX, en suelo y agua subterránea, así como también para emisiones gaseosas y PM10, todo de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Dictamen Técnico; se deberá declarar cómo se ejecutará el aprovisionamiento de combustibles e insumos (aceites minerales lubricantes) para vehículos, maquinarias y equipos (livianos, camiones, retroexcavadoras, palas, aplanadoras, topadoras, etc.) afectados a la ejecución de la obra vial; d) se deberá presentar los planos donde se visualicen medidas de seguridad (diques de contención ante eventuales derrames con el coeficiente de seguridad correspondiente, rejillas perimetrales, cámaras estancas, etc.), en el marco del Aviso de Proyecto de Obrador y/o Campamento, a autorizar por parte de la autoridad competente; e) de igual forma se deberá proceder en el caso de instalación de Planta Asfálticas e Instalaciones complementarias, Planta de procesamiento de materiales, etc. que lo requieran, sean nuevas o bien que estén en operación, conforme normativa vigente (Licencia Ambiental o Auditoría Ambiental de Cumplimiento), debiendo también acreditar la procedencia de los áridos; f) las Plantas asfálticas e Instalaciones complementarias no podrán localizarse a lo largo de la traza del proyecto que se encuentren categorizadas por la Ley N°9.814; g) una vez concluido el proyecto ejecutivo el mismo deberá ser presentado ante esta Secretaría, con copia de los planos y memorias que correspondan; y h) se deberá poner en conocimiento a esta Secretaría de la fecha de inicio de las obras, fecha de finalización, puesta en operación y la constancia de recepción definitiva de la obra por parte de quien corresponda.

Que, finalmente, cabe recordar que el otorgamiento de Licencia Ambiental sólo alcanza el objeto del proyecto presentado y que cualquier modificación del mismo debe ser sometida a consideración de la autoridad de aplicación.

Por todo ello, lo dictaminado por la Dirección General de Asuntos Legales, lo informado por el cuerpo técnico preopinante y en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 22° del Decreto N° 1615/2019, ratificado por Ley Provincial N°10.726, que establece de la Estructura Orgánica del Poder Ejecutivo, vigente,

EL SECRETARIO DE AMBIENTE

RESUELVE:

Artículo 1°: APROBAR el Estudio de Impacto Ambiental ingresado digitalmente a través de e-Trámite, por CAMINOS DE LAS SIERRAS S.A., C.U.I.T. N°30-69297553-3, representada por el Sr. Jorge Arnaldo Alves, D.N.I. N°7.643.784, en carácter de Presidente del Directorio, y OTORGAR LICENCIA AMBIENTAL a la obra "ALTERNATIVA RUTA PROVINCIAL 5 TRAMO ALTA GRACIA – VILLA CIUDAD DE AMÉRICA" que se proyecta en el departamento Santa María, provincia de Córdoba, sobre la Ruta Provincial N°5, desde la localidad de Alta Gracia, desarrollándose de norte a sur, de manera paralela y adyacente a las localidades de Anisacate, Villa La Bolsa, Villa Los Aromos, La Serranita, La Rancherita y Las Cascadas, y hasta Villa Ciudad de América, coordenadas de inicio de tramo 31°38'12,18" S; 64°24'11,32" O, y fin de tramo 31°47'30,27" S; 64°30'30,66" O, bajo la responsabilidad técnica y profesional de la Dra. Liliana Martín y del Ing. Federico Wunderlin.

Artículo 2°: ORDENAR el cumplimiento de lo dispuesto, por el Área de Bosque Nativo de esta Secretaría, en su informe, transcrito en los considerandos del presente acto resolutivo.

Artículo 3°: ORDENAR el cumplimiento de lo dispuesto por la Comisión Técnica Interdisciplinaria, en su informe, transcrito en los considerandos del presente acto resolutivo.

Artículo 4°: HACER SABER a la administrada que la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental, es conforme al art. 18 de la Ley 10.208, una "...propuesta que realicen o proyecten realizar personas físicas o jurídicas -públicas o privadas- a desarrollar en un determinado tiempo y lugar," razón por la cual, si se modificaran las condiciones declaradas en el Estudio de Impacto Ambiental y tenidas en cuenta a la fecha de su evaluación o valoración crítica a los fines de una nueva valoración por parte de la autoridad de aplicación, la presente Resolución caducará.

Artículo 5°: DEJAR CONSTANCIA que la falsedad de los datos declarados y/o la falta de cumplimiento de la presente Resolución, será causal suficiente para su caducidad de pleno derecho.

Artículo 6°: PROTOCOLÍCESE, notifíquese y archívese.

FDO.: JUAN CARLOS SCOTTO, SECRETARIO DE AMBIENTE