

Amparo Ambiental Levantamiento De Medida Cautelar Parcial Aeropuerto Evaluación De Impacto Ambiental Nuevo Aeropuerto El Palomar

JURISPRUDENCIA

Amparo ambiental. Levantamiento de medida cautelar. Parcial.

Aeropuerto. Evaluación de impacto ambiental. Nuevo Aeropuerto El Palomar Se hace lugar parcialmente al levantamiento de la medida cautelar solicitada por el Poder Ejecutivo Nacional, permitiendo a la línea aérea -low cost- a comenzar la actividad aeronáutica en el Aeropuerto de El Palomar. Para así- decidir, se limitó la actividad a 77 vuelos mensuales, no pudiendo superar tres vuelos diarios hasta tanto se lleve a cabo el estudio de impacto ambiental, pues no han sido suficientes ni debidamente acreditadas las consultas efectuadas a la población del lugar ni se ha realizado una audiencia pública en la cual se expongan los proyectos y se escuchen las eventuales objeciones.

San Martín, 1 de febrero de 2018 AUTOS Y VISTOS: Para

resolver en las presentes actuaciones caratuladas "Marisi, Leandro y otro c/Poder Ejecutivo Nacional -PEN- Ministerio de Transporte de la Nación y otro s/ Amparo ambiental -Sumárisimo-, expte. FSM 113686 del registro de este Juzgado Federal nro. 2, Secretaría 1 y CONSIDERANDO: I) Que a fs. 716/732vta. la suscripta ordenó en el punto 1) de dicha resolución cautelar que "la empresa FB Líneas Aéreas SA., denominada FlyBondi, al Ministerio de Transporte de la Nación y la ANAC. que se abstengan de comenzar las actividades de aeronavegación en el Aeropuerto de El Palomar o I Base Aérea Militar de El Palomar hasta tanto el ORSNA haya autorizado la Evaluación de Impacto Ambiental que le será presentada por la Empresa Aeropuertos Argentina 2000 y decidido en las presentes su correcta y legal acreditación». A fs. 1168/1179 se presenta el Ministerio de Transporte a los efectos de acompañar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) elaborado por Aeropuertos Argentina 2000 con la colaboración -conjunta y mancomunada- de la empresa Faisan SA. y el Grupo de Transporte Aéreo (GTA) de la Unidad de Investigación, Desarrollo, Extensión y Transparencia (UIDET) del Departamento de Aeronáutica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata. Asimismo, se acompaña en el Anexo II nota de Intervención de la ANAC -aprobanda el EIA.- y la intervención del ORSNA señalando que no existen reparos al mismo. Asimismo, se solicita el urgente levantamiento del punto n° 1) de la resolución cautelar, autorizando el comienzo de las actividades de aeronavegación en el aeropuerto de El Palomar a fin de cumplimentarse con el transporte aerocomercial, como proyecto de contribución al desarrollo social y económico, los viajes y el turismo, para poder asegurar la expansión e integrar todo el territorio de la Nación. Ofrece prueba y plantea reserva del caso federal.

II) Cabe recordar, que las presentes fueron iniciadas por el actor, Sr. Leandro Marisi como una acción de amparo ambiental en los términos del art. 43 de la Constitución Nacional y de la ley 25.675 (LGA) por entender que se encuentra seriamente amenazado el derecho constitucional de los vecinos de Hurlingham, El Palomar y alrededores a gozar de un ambiente sano conforme lo prevé el art. 41 de la Constitución Nacional como así- también por encontrarse en peligro la salud y la calidad de vida e incluso riesgo de la vida misma de los vecinos, en caso de que no se impida que la aerolínea "low cost» FB Línea Aéreas (FlyBondi) comience a operar desde la pista de la I Base Aérea Militar El Palomar. Además, que a fs. 416/vta se imprimió el trámite de juicio sumárisimo previsto por el art. 498 del CPCC. y que previo al dictado la medida cautelar dispuesta en autos, se ordenó el informe previo del art. 4 de la ley 26854 al Ministerio de Transporte de la Nación y a la ANAC. Resta aclarar que en un principio el actor cuestionaba la Resolución E 408/2017 dictada por el M° de Transporte de la Nación, pero que en el transcurso de la causa fueron dictados los Decretos PEN 1092/17 y 1107/17, por los cuales se incorporó dicho Aeropuerto al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) y se otorgó la concesión a la empresa Aeropuertos Argentina 2000, los cuales fueron tenidos en cuenta por la suscripta al dictar la medida cautelar de fs. 716/732. Cabe señalar que en esta etapa preliminar, en la cual se ha dictado una medida cautelar en razón del principio de prevención previsto en el art. 4to y 32 de la LGA -25675-, no se ha tenido oportunidad aún de contar con un informe o pericia técnica producida por un experto designado por el Tribunal que, con la designación de consultores técnicos de parte, que permitiera decidir con base en fundamentos científicos acerca de las cuestiones ambientales planteadas en la causa. Y en otro orden de cosas, debo destacar que, si bien los jueces somos legos en materia de actividad aerocomercial, ingeniería aeronáutica y estudios ambientales, esta causa se ha iniciado porque las actividades aerocomerciales del Aeropuerto El Palomar en cuestión (realizándose obras que tienen por objeto adecuar las instalaciones para las actividades de compañías aéreas low cost) se han realizado sin efectuar -prima facie- el regular procedimiento administrativo y el debido estudio de impacto ambiental con los tiempos necesarios para su control, difusión, deliberación y autorización. Esto hace que la suscripta se encuentre en la obligación de obrar con suma prudencia al momento de autorizar la inminente actividad aerocomercial anunciada por la empresa FlyBondi. Sobre todo, teniendo en cuenta que se encuentra en juego la salud, el ambiente y la seguridad de los vecinos del Aeropuerto El Palomar, pasajeros, tripulantes, trabajadores ligados a estas actividades y, en definitiva, de los habitantes en general e inclusive las

generaciones futuras (art. 41 de la Constitución Nacional). Sin perjuicio de lo expuesto, tengo en cuenta especialmente que respecto del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) presentado por la empresa Aeropuertos Argentina 2000 (conjuntamente con la empresa Faisan SA. y el Grupo de Transporte Aéreo -GTA- de la Unidad de Investigación, Desarrollo, Extensión y Transparencia -UIDET- del Departamento de Aeronáutica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata), han intervenido -prestando su conformidad- el Sr. Director General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios Sr. Leandro Ezequiel Oshiro, el Administrador Nacional de Aviación (ANAC) Civil Sr. Tomas Insausti y el Sr. Patricio Di Stefano, Presidente del Organismo Regulador del Sistema de Aeropuertos (ORSNA), en ejercicio de sus competencias. A este último organismo, conforme a las facultades que establece el decreto PEN N° 375/97. (y agregó que también la Resolución 18/06 ORSNA y la Decisión Administrativa 1154/2015 del 09/11/2015, del entonces Mrio. de Interior y Transporte de la Nación), se le asigna el deber de asegurar la protección del medio ambiente. Sin embargo, cabe mencionar que en la presentación del EIA se ha descripto el llamado "escenario futuro" con las operaciones aeronáuticas hasta junio de 2018, que son las solicitadas por la empresa FlyBondi a la ANAC, sin contar con escenarios posteriores a dicha fecha, recomendándose una "nueva evaluación" del impacto generado, así como la medición in situ continua, esto es una operación de monitoreo permanente en distintas ubicaciones del entorno urbano (vid página 64, de dicho Anexo I). También cabe precisar que, si bien el EIA realizado por los especialistas ha tenido en cuenta el importante movimiento de aeronaves desde el año 1999 hasta el 2017 en dicho Aeropuerto de El Palomar (vid pag. 9 del Anexo I donde dice que en 1998 hubo más de 5300 movimientos de aterrizajes y despegues y en 2010 más de 4700) para sus mediciones del escenario actual, en el caso de los escenarios futuros se han hecho estudios empíricos solamente con los aviones militares facilitados por la Fuerza Aérea (Fokker, Hércules, etc) pero no con las aeronaves civiles que se pretende operar en dicho Aeropuerto, es decir, los Boeing 737-800 (vid página 49, Anexo I). Respecto de la medición del ruido efectuada para realizar la "simulación" del escenario futuro, se tuvieron en cuenta los vuelos solicitados por la empresa FlyBondi a la ANAC ("doméstico", vid página 28, Anexo I), y no se ha profundizado lo suficiente sobre las consecuencias que tal actividad aerocomercial (que en el mediano plazo se presupone muy numerosa, en junio del corriente 338 vuelos, vid página 28) producirá conjuntamente con la actividad militar que se tiene prevista en la I Base Aérea El Palomar (de ello poco se dice o se supone una escasa actividad). Observo que en las mismas conclusiones del estudio (pag. 87, Anexo I) se propone un monitoreo que ratifique los resultados arribados porque -se infiere- que el valor en términos técnicos de una evaluación de impacto ambiental es de una importancia "moderada-alta". Así también, es importante acentuar que el estudio adjuntado realiza una serie de recomendaciones y medidas para mitigar los efectos ambientales adversos del escenario futuro (pág. 66 del Anexo I) sin proponer plazos para evitar daños al ambiente y a la población circundante. Es por lo expuesto, que considero razonable y prudente que, teniendo en cuenta también el poco tiempo en que se ha llevado a cabo este Estudio de Impacto Ambiental (se requirió mediante la medida cautelar dictada en autos el 10 de enero del corriente y se aprobó el 26 de ese mismo mes) y hasta tanto se realice un nuevo EIA y se acredite en autos, el comienzo de las actividades de la empresa FlyBondi deberá limitarse al proyecto inicial (febrero 2017, vid página 28 del Anexo I), esto es 77 vuelos mensuales no pudiendo superar los tres vuelos diarios (tres despegues y tres aterrizajes), en el Aeropuerto de El Palomar. Para así decidir, tengo en cuenta también que no resultan suficientes ni han sido debidamente acreditadas las consultas efectuadas con la población del lugar -a los vecinos que se dice que se hizo con un "sistema de escucha ágil", vid Anexo VI -, resultando necesario realizar, entonces, una Audiencia Pública mediante suficiente difusión en medios oficiales, en la cual se expongan los proyectos y se escuchen las eventuales objeciones a la instalación del Aeropuerto. A tal fin, dicha audiencia se efectuará en sede administrativa, con una amplia convocatoria y en algún lugar próximo a dicho Aeropuerto, dándose cuenta en autos de dicho cumplimiento, con las propuestas y sus conclusiones (art. 21 de la Ley N° 25.675). Finalmente, no consta que efectivamente se hayan removido los depósitos de explosivos de la I Base Aérea, debiendo acompañarse una certificación de la máxima autoridad militar -el Jefe de la I Base Militar El Palomar-, donde conste tal circunstancia, como requisito previo para el comienzo de las actividades aeronáuticas civiles. Por todo lo expuesto, RESUELVO: 1) Hacer lugar parcialmente al levantamiento de la medida cautelar solicitada y dictada en las presentes, permitiendo a la empresa FB Líneas Aéreas SA. FlyBondi, a comenzar la actividad aeronáutica en el Aeropuerto El Palomar con 77 vuelos mensuales, no pudiendo exceder de TRES vuelos diarios (tres despegues y tres aterrizajes) hasta tanto se realice una Nueva Evaluación de Impacto Ambiental y se autorice por el ORSNA, debiéndose presentar en autos para su correcta y legal evaluación. 2) Establecer como requisito previo al inicio de los vuelos de la empresa FB Líneas Aéreas SA FlyBondi, que el Sr. Jefe de la I Base Aérea Militar El Palomar emita certificación de que los depósitos de explosivos existentes en dicha Base Militar han sido removidos en su totalidad y sea acompañada en autos por el Ministerio de Transporte de la Nación. 3) Encomendar al Ministerio de Transporte que disponga los medios necesarios para que el ORSNA realice un Monitoreo permanente de Impacto Ambiental durante los próximos seis meses, adjuntando un informe bimestral en autos, sobre las consecuencias ambientales de la actividad aerocomercial que se desarrollará en el Aeropuerto El Palomar, a partir de la notificación presente

decisorio. 4) Disponer que el Ministerio de Transporte convoque a una Audiencia Pública en el término de 60 días hábiles de notificado, mediante suficiente difusión en el Boletín Oficial, en la cual se expongan los proyectos de obra y de actividades aeronáuticas y se escuchen las eventuales objeciones de la sociedad civil a la instalación del Aeropuerto El Palomar, debiendo realizarse en un lugar próximo a tal Aeropuerto, dándose cuenta en autos de dicho cumplimiento por parte de ese ministerio a través de un informe, con las propuestas y sus conclusiones. Sin costas, por no haber mediado sustanciación (art 68 del CPCCN). Regístrese. Notifíquese. Firmado por: MARTINA ISABEL FORNS, JUEZA FEDERAL

Correlaciones: Marisi, Leandro y otro c/Poder Ejecutivo Nacional -PEN- Ministerio de Transporte de la Nación y otro s/amparo ambiental - Juzg. Fed. Civ. Com. y Cont. Adm. San Martín - N° 2 - 10/01/2018 - Buenos Aires - Cita digital IUSJU023447E 023661E