



Poder Judicial de la Nación

113686

Incidente N° 21 - ACTOR: MARISI, LEANDRO Y OTROS DEMANDADO: PODER EJECUTIVO NACIONAL - PEN- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION Y OTRO s/INCIDENTE

San Martín, 16 de septiembre de 2020

AUTOS Y VISTOS:

Que a fs. 820/829 se presenta el actor Sr. Leandro Marisi, con el patrocinio letrado del Dr. Lucas Marisi, a solicitar como medida cautelar el cese inmediato de los vuelos comerciales en el Aeropuerto de El Palomar fundando su petición en haber tomado conocimiento de los resultados del Informe Mensual de Avance Ambiental de Octubre del 2019, presentado en autos el 10 de Diciembre del mismo año por el Ministerio de Transporte de la Nación y entender que existe Daño Ambiental e Impacto Acústico sobre la población por haberse excedido los límites máximos de ruido admitidos por la Organización Mundial de la Salud (45 dB diurno), según lo establecido en las Directrices de Ruido de la Organización Mundial de la Salud del 2018 y 55dBA diurno según lo establecido en las Directrices de Ruido de la OMS de 1999.

Aclara que esta medida cautelar solicitada, es independiente de la orden de cese de vuelos nocturnos que se encuentra a resolución de la Cámara basada en la tutela del Derecho Humano al descanso y reposo nocturno, como un hecho nuevo sobreviniente que estaría fundado en la existencia de daño ambiental e impacto acústico sobre la población que surgiría del Informe de Avance Ambiental del 2019.

Hace mención a la doctrina de los actos propios, ya que sostiene que el Ministerio de Transporte y la ANAC. sostuvieron en la causa que si los resultados de las mediciones arrojasen niveles de ruido superiores a los límites máximos admitidos, ello significará la existencia de daño ambiental o, cuanto menos, de impacto acústico sobre la salud y calidad de vida de la población en general y sobre miles de familias de vecinos en particular.





Poder Judicial de la Nación

Entiende que, sin perjuicio de que el daño ambiental ya se encuentra acreditado, solicita subsidiariamente la restricción cautelar firme y consentida de un máximo de 6 operaciones diarias decretada el 1/2/2018 por la suscripta al inicio de la causa, transcribiendo que se había sostenido que en caso “de surgir de las mediciones un riesgo cierto de que se pudiera llegar a producir contaminación ambiental como acústica”. Dice que dicha medida autorizó la actividad comercial en forma provisoria y sujeta a control judicial, es decir, condicionada a una evaluación de las circunstancias de cumplimiento de las condiciones ambientales habiéndose producido daño ambiental e impacto acústico.

Es por ello, que considera reunidos la verosimilitud del derecho y el peligro en la demora, a fin de evitar que se prolongue el perjuicio padecido por la población en general y por miles de familias de vecinos en particular.

A fs. 834 se corrió traslado a las contrarias de la petición de la actora.

El Ministerio de Transporte de la Nación se presenta a fs. 868/874 a contestar el traslado conferido, mediante su apoderada Dra. Anabel Karina Arias, y la Dra. María Laura Villanueva como letrada patrocinante. Entiende que la petición está vinculada a la resolución que está tratando la Cámara, considerando que no existe un hecho nuevo y que el actor intenta reeditar cuestiones ya planteadas en escritos anteriores.

Sin perjuicio de lo expuesto, señala que también al estar a consideración de la Corte Suprema de Justicia de la Nación tanto el levantamiento de la cautelar que permitió que la actividad se desarrolle en el EPA. y la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) que emitió ANAC. (dos incidentes en trámite), no corresponde que el actor siga haciendo peticiones que pueden generar sentencias contradictorias.

Niega y rechaza las manifestaciones del actor de índole técnica referidas a supuestos incumplimientos de los límites máximos de ruidos admitidos para la aviación civil, y se remite al informe que acompaña con su escrito de la ANAC. elaborado en su carácter de autoridad aeronáutica nacional.





Poder Judicial de la Nación

Denuncia que no se le ha requerido el art. 4 de la ley de medidas cautelares, para hacer saber el interés público comprometido en las presentes y que consistiría en el carácter de servicio público del transporte aerocomercial que se desarrolla en el EPA.

Finalmente, señala que el actor no ha especificado el tipo de medida cautelar que solicita, incumpliendo con el art. 14 de la ley 26.854 que exige que se describa el deber jurídico concreto y específico a cargo del Estado Nacional, sosteniendo que siempre ha cumplido con las mandas judiciales y que no corresponden los recurrentes planteos de la actora de retrotraer el análisis de los numerosos antecedentes técnicos agregados al proceso so pena de dilatar indefinidamente el avance de la causa.

Plantea el caso federal y solicita se rechace la pretensión de la actora, con costas.

A fs. 877/899 contesta traslado el Dr. Eduardo Agustín Ojea Quintana en representación de FB Líneas Aéreas SA. (Flybondi), con el patrocinio letrado del Dr Ricardo Ariel Ostrower y el Dr. Julio César Rivera. En primer término, plantea que la resolución a dictarse respecto de esta petición no debe distar de la que se emitió el 13 de diciembre del 2019 que el actor consintió, ya que podría implicar vulnerar el principio de cosa juzgada y permitir al actor reiterar planteos rechazados.

Asimismo, entiende que el cierre del Aeropuerto ya fue solicitado y rechazado el 10/1/2018 y que luego de la restricción de su operatoria a 6 movimientos diarios el 1/2/2018 fueron levantadas totalmente por el Sr. Juez subrogante el 10/04/2018, la resolución fue confirmada por la Cámara de Apelaciones el 19/12/2018 y se encuentra recurrida en queja por el actor ante la CSJN. tras el rechazo del recurso extraordinario federal.

Sostiene que el actor se funda en falsas afirmaciones para pedir una nueva medida cautelar, ya que el Informe de Avance de Octubre de 2019 surge un “hecho nuevo sobreviniente” que consistiría en que los niveles de ruido presuntamente ocasionados por la actividad aerocomercial del EPA son superiores a los resultados obtenidos en mediciones anteriores. Solicita que se





Poder Judicial de la Nación

rechace tal petición de modo de poner coto al indebido y repetitivo pedido de medidas cautelares sobre cuestiones que ya han sido rechazadas en autos.

Al contestar subsidiariamente, sostienen que en el mes en que se realizaron las mediciones no había vuelos nocturnos en virtud de la medida dispuesta en autos el 9/8/2019, luego ampliada el 26/8/2019 y que se encuentra recurrida. Tal circunstancia implicó a su entender que la actividad aeronáutica comercial que se desarrolla en dicho aeropuerto no constituye la causa fuente de dichos niveles de ruido nocturnos, que se originan necesariamente en otras actividades, tal como lo señala el propio Informe de Avance de Octubre de 2019.

Dice que los ruidos provienen también como figura en la página 27 del Informe, del ferrocarril o las distintas rutas automovilísticas de las cercanías y que es evidente que si no hubo ruidos nocturnos del aeropuerto y las mediciones arrojaron valores por arriba de los parámetros que pretende aplicar el actor y son similares al de los meses anteriores en que había vuelos, los causantes principales de los ruidos no son los aviones o la actividad comercial.

Luego de hacer un detallado análisis de los factores de ruido en las cercanías del aeropuerto, agregan que en las mediciones diurnas también tiene incidencia causal la actividad propia de la ciudad y la cercanía con rutas y autopistas. Citan de la página 33 de dicho Informe, donde se dice que se debe comprender que los aviones no son la única fuente generadora de ruido.

Agregan que el actor considera que las guías de la OMS 2018 son de carácter obligatorio y que establecerían límites vinculantes y directamente aplicables al caso. Entiende que esto es incorrecto y que dicha Guías sólo recomiendan un objetivo para otra región del mundo -la región europea- y no constituyen una norma legal obligatoria y vinculante en el derecho argentino.

Por otra parte, destacan que las Guías y sus recomendaciones fueron duramente criticadas por la OACI que es el organismo mundial que actúa como autoridad competente en materia de aviación comercial y sus impactos ambientales incluyendo el ruido.

Entienden que la ley general del ambiente en su artículo 4to. contempla el principio de progresividad ambiental, que establece que los





Poder Judicial de la Nación

objetivos ambientales deberán ser logrados en forma progresiva a través de metas interinas y finales proyectadas en un cronograma temporal que facilite la adecuación correspondiente a las actividades relacionadas con esos objetivos, por lo cual, si es que hubiera que hacer algún cambio en la operatoria del EPA, este no debería ser drástico.

Señalan que en la Argentina no existen normas que prevean límites específicos de exposición a ruidos aeroportuarios y que esa regulación se encuentra en cabeza de la ANAC conforme el artículo segundo, inciso 9 del decreto 1770 /2007. También dice que la Argentina es miembro de la OACI que es la agencia de la ONU dedicada a estudiar los problemas de aviación civil internacional y promover reglamentos y normas en la aeronáutica mundial que establece que cada país es responsable por la regulación de sus propios aeropuertos.

Consideran que, si bien en Argentina la ANAC no ha regulado el nivel de ruido aceptable en aeropuertos de forma general, lo que impide señalar que existe un límite determinado, ha validado todos los informes de avances presentados en la causa, que hacen referencia a límites de 65 dBA diurno y 55 dBA nocturno.

A modo de referencia, destacan que la agencia de protección ambiental de los Estados Unidos también fijó un valor de 70 dBA para el nivel sonoro continuo equivalente medio durante 24 horas a fin de evitar daños a la salud. Explican que en el ámbito nacional encontramos que el observatorio ambiental municipal de Córdoba publicó un estudio analizando la problemática del ruido producido por las aeronaves y sugiere analizar los efectos del sueño, señalando que el nivel exterior debe ser de 72 dBA, el cual se identifica como un umbral de interferencia aceptable en condiciones de ventanas cerradas, que se traduce en un nivel interior inferior a 55 dBA.

Asimismo, dicen que la cuestión de los niveles sonoros aceptables en un aeropuerto es competencia exclusiva del ente regulador, que no puede ser sustituido por el Poder Judicial a quienes eventualmente ante la presencia de un caso les podrá caber la evaluación de la razonabilidad de la regulación.





Poder Judicial de la Nación

Respecto de los actos administrativos que autorizan el funcionamiento del EPA y las rutas aéreas de Flybondi, dicen que el actor pretende cuestionar tales actos que gozan de presunción de legitimidad mediante un proceso cautelar acotado en su examen probatorio, y que no puede ignorar que es requisito necesario un amplio debate y prueba, ajeno al ámbito cautelar.

Luego hacen apreciaciones en cuanto a los potenciales perjuicios que la medida cautelar de cierre del aeropuerto le causaría a su representada y por la cual el funcionamiento del EPA importó una verdadera federalización del transporte aéreo que permite el acceso a miles de argentinos provenientes de sectores bajos recursos económicos y que fue tenido en cuenta por diversas provincias en la audiencia celebrada número 220, por la importancia en materia de turismo interno y por favorecer el federalismo. En tal sentido señala, que la encuesta del Ministerio de Transporte que se adjuntaron en septiembre del 2019, el 69% de los 25 de los vecinos de El Palomar y el 72,4% de los vecinos de Hurlingan opinaron que el aeropuerto es beneficioso para la zona.

Asimismo, señalan que en el informe Avance de Octubre 2019 no participó Flybondi y que por tanto no puede afectarse su derecho de defensa en juicio con las conclusiones que el peticionante pretende hacerle decir al Informe y que existe identidad entre la medida cautelar solicitada y el objeto de la demanda, conducta que se ha enderezado a dilatar el pronunciamiento de la Cámara en dos ocasiones en las que ha recusado a distintos jueces, inclusive llamándosele la atención conforme surge la resolución del 9 de agosto del 2019.

Finalmente, afirman que el planteo subsidiario del actor no puede prosperar, fijándose en límite máximo de 6 operaciones aéreas diarias ya que dicha cuestión ha sido tratada por la Cámara el 26/12/18 y se encuentra estudio de la CSJN.

Hacen reserva del caso federal y solicitan que se rechace la medida cautelar de cierre del EPA o reducción de vuelos de la actora, con expresa imposición de costas.

A fs. 901/914 se presenta el Dr. Sebastián Carlos Villa en representación de Jetsmart Airlines SA. a contestar el traslado conferido. Plantea





Poder Judicial de la Nación

la improcedencia del planteo del actor considerando que es absurda la mención a la existencia de un hecho nuevo ya que desde el levantamiento de la restricción por cantidad de operaciones hasta la fecha, las variables de ruido se mantienen de manera relativamente constante, sin aumento en las mediciones.

Afirma que no estamos en presencia de un hecho nuevo y/o daño ambiental sino de un intento más del actor de desnaturalizar las reglas del proceso judicial con el fin de que su pretensión de fondo le sea otorgada y agotada por vía cautelar.

Considera que los supuestos daños ambientales e impactos acústicos sobre los que el actor fundamenta su petición no resultan ser un hecho nuevo y que al estar dichas cuestiones a resolución de la Cámara este Tribunal resulta incompetente para pronunciarse sobre la medida cautelar pretendida.

Por otra parte, considera que de concederse la medida cautelar peticionada este Tribunal se estaría inmiscuyendo en facultades propias de los poderes del Estado al imponer al Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo Nacional que dejen de ejercer sus propias competencias y el lugar de la propia normativa federal y las normativas internacionales. Cita jurisprudencia en apoyo de su postura.

Entiende que es de aplicación inmediata al caso la normativa de la OACI, ya que el Estado Argentino es parte del Convenio para la aviación civil internacional suscripto en Chicago en 1944, sosteniéndose en el las bases uniformes para que la aviación civil sea posible y realizable en todo el mundo especificando en materia de medio ambiente y en relación al ruido de las aeronaves el anexo 16, resultando de especial interés las últimas pautas impuestas por la OACI para la homologación de las aeronaves de reacción subsónicas con una masa certificada de despegue de 55000 kg. o más, afirmando que sus aviones cumplen con los certificados de homologación de ruido, conforme ha acompañado oportunamente.

Es así que, considera que no puede prescindirse de la aplicación de dichas normas internacionales en el marco de un tratado internacional del cual Argentina es parte sin haberse declarado su inconstitucionalidad, de otra forma el





Poder Judicial de la Nación

poder judicial se estaría arrogando competencias legislativas que son propias de los otros poderes del Estado, en franca violación al sistema republicano adoptado por nuestra Constitución Nacional.

Además, señala que no se encuentran verificados los requisitos exigidos por la ley 26854, tanto respecto de la verosimilitud del derecho invocado como el peligro en la demora. Sostiene que el actor pretende acreditar la verosimilitud del derecho con meras críticas sin sustento legal y técnico de las mediciones de ruido llevadas a cabo por la autoridad competente y trata de incorporar al debate los parámetros de la OMS que no se encuentran reconocidos por una norma nacional vigente, como si lo están los definidos por la OACI en función del convenio de Chicago y el manual de gestión medioambiental en materia aeroportuaria que son los considerados idóneos por la autoridad federal competente, en tanto tratarse de materia delegada por el Congreso Nacional.

Sostiene que ello es absurdo en tanto debería ordenarse también el cese de cualquier otra actividad generadora de ruido distinta a la actividad aerocomercial como ser la actividad ferroviaria, el cierre de autopistas, calles y toda actividad que se desarrolle en las inmediaciones del EPA que genera valores de nivel de ruido muchas veces superiores incluso en la actividad desarrollada en las unidades de neonatología de los hospitales.

Afirma la inexistencia de daño ambiental y ausencia de soporte técnico de las afirmaciones del actor que se advierten con claridad de los informes acompañados por el Estado Nacional donde surge la inexistencia de excesos en los límites de ruido en los alrededores del EPA y respecto del cual el actor tergiversa los resultados de los informes técnicos.

Entiende que el actor no advierte que hay un denominador común en las cinco zonas diferentes de los alrededores del aeropuerto en dónde se han tomado la mayoría de las mediciones de ruido y donde existen otras fuentes generadoras distintas la actividad aérea en sí, entre las cuales se encuentra el ferrocarril.

Además, dice que el actor tergiversa los resultados de los informes técnicos en tanto se advierte de la presentación en traslado que extrae





Poder Judicial de la Nación

explicaciones no técnicas y parciales de los mismos y que no existen justificativos legales ni técnicos que permitan inferir que dichos informes emitidos por las autoridades competentes resulten ilegítimos y que exista daño ambiental e impacto acústico en los vecinos del EPA.

Respecto del peligro en la demora señala que tampoco se encuentra acreditado ya que las actuaciones se iniciaron a fines del año 2017 hace más de 2 años y hasta el día de hoy el actor no tuvo la mínima intención de correr traslado de la acción de amparo deducida, llevando al absurdo el instituto de las medidas cautelares siendo uno de sus caracteres principales nada más ni nada menos que su provisionalidad. No ha demostrado que exista un riesgo cierto, que se produzca un sacrificio innecesario que afecte la situación jurídica del obligado para la manda sin que como correlato se satisfaga genuinamente el derecho a la tutela cautelar efectiva.

Finalmente, asegura que de dictarse la medida cautelar pretendida por el actor su representada va a sufrir efectos sumamente graves e irreversibles en tanto las operaciones aerocomerciales en el EPA que representan en términos de movimientos de pasajeros durante el año 2019 el sexto aeropuerto del país con mayor volumen de pasajeros y movimientos sobre un total de más de 40 aeródromos. Y no sólo tal afectación se producirá sobre su representada sino también sobre los usuarios que serán afectados por el cese de servicios y la interrupción de la conexión con el resto del país sumado a la imposibilidad de poder viajar a bajos costos gracias a las operaciones en el EPA, sin dejar de mencionar la afectación de los trabajadores del aeropuerto y de las empresas proveedoras de servicios que operan en El Palomar con el consecuente compromiso de las fuentes de trabajo y su correlato de ingresos impactando en el sustento económico de muchas familias.

Hace mención a la suma importancia de las ventajas que implica para cualquier país el desarrollo del transporte aéreo en razón de la rapidez para conectar diversos puntos en menos tiempo lo que conlleva necesariamente beneficios en términos económicos y de conectividad y cohesión territorial, máxime en un país con tan vasto territorio como la Argentina y que es innegable





Poder Judicial de la Nación

la contribución del servicio público de transporte aéreo en la expansión y desarrollo de cualquier país en términos socioculturales turísticos y económicos.

Hace reserva del caso federal y peticona que se revoque el auto de fojas 27/12/ 2019 en cuanto se ordenó correr traslado de lo peticionado el 17/1/2020.

En subsidio, solicita se rechace la medida cautelar intentada por el actor sin más trámite.

A fojas 935 contesta traslado la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) mediante su letrado apoderado, el Dr. Pablo Fusaro y con el patrocinio letrado del Dr. Héctor Luis Vargas. Manifiestan que ante el breve tiempo y al solo efecto de cumplir con el traslado conferido, adhiere en general a la presentación realizada por el Ministerio de Transporte.

Respecto de los parámetros a seguir en cuanto a los informes y mediciones involucradas afirma que son las recomendaciones en materia de ruido que emite OACI quién se enfoca en el problema del ruido de la aviación desde hace décadas, produciendo numerosos informes y emitiendo recomendaciones al respecto y del cual la Argentina como miembro de OACI junto con otras 192 naciones aplica como base de referencia sus normas y recomendaciones.

A fs. 980/1037vta. se presenta nuevamente el actor Sr. Marisi a contestar el traslado oportunamente conferido respecto de las contrarias. Dice que el Ministerio de Transporte y la ANAC al contestar el traslado de su petición de medida cautelar de cierre del aeropuerto El Palomar, no han negado el impacto acústico y el daño ambiental por exceso de los niveles de ruido admitido por las directrices de ruido de la Organización Mundial de la Salud de 1999, a diferencia de ocasiones anteriores. Entiende que dicha postura importa un allanamiento que tiene como consecuencia directa e inexorable que se deba hacer lugar a la medida solicitada por su parte.

Manifiesta que en reiterados escritos se planteaba que no existía daño ambiental porque los resultados los niveles de ruido no superaban los límites admitidos por la OMS. En consecuencia, señala que en el informe ambiental de octubre de 2019 que fue presentado por las propias demandadas, las





Poder Judicial de la Nación

mediciones de ruido eran superiores a los límites admitidos de 55 db OMS y de 45 db OMS 2018 y que forzoso es concluir que se encontraba acreditada la existencia de daño ambiental e impacto acústico sobre la población.

Afirma que la operación de vuelos comerciales en la Base Militar El Palomar siempre estuvo condicionada a una evaluación de las condiciones ambientales y sujeto al control del Tribunal, lo cual surge tanto en la resolución dictada por la titular del Tribunal como por el juez subrogante desde el inicio de la causa. En la resolución del 17 /12/2019 el doctor Barral dejó expresamente aclarado que de surgir de las mediciones de riesgo que pudiera llegar a producir contaminación, tanto ambiental como acústica, se podrán adoptar las medidas cautelares pertinentes.

Destaca que las demandadas siguen sin comprender la diferencia existente entre la presente cautelar por daño ambiental e impacto acústico y la cautelar de cese de vuelos nocturnos para tutelar el derecho humano al descanso nocturno. Sostiene que el daño ambiental e impacto acústico ha ocurrido en el mes de Octubre de 2019 con el resultado de las mediciones de ruido y que se trata de un hecho nuevo sobreviniente.

Entiende que las demandadas consintieron el auto del 27/12/19 a través del cual se dio traslado de la medida cautelar solicitada por su parte. Respecto de Jetsmart dice que desistió del cuestionamiento de dicho auto al contestar el 24/1/2020 el traslado y consentir el auto del 21/7/2020, por lo cual quedó abstracta la revocatoria con apelación subsidiaria planteada.

En cuanto a la ANAC entiende que el nuevo informe elaborado y acompañado con el escrito en traslado reconoce la procedencia de aplicar los límites de ruido de las guías del ruido de 1999 de la OMS. y, por tanto, dice que los nuevos funcionarios reconocen el daño ambiental y el impacto acústico con fundamento en el informe de octubre del 2019, ya que antes sostenían que no superaba los límites de ruido la actividad desarrollada en el EPA conforme a los valores de la OMS y ahora no se hacen cargo de sus propios actos no habiendo dicho nada sobre el particular.





Poder Judicial de la Nación

Respecto de las demandadas Jetsmart y Flybondi señala que no niegan que los límites de 55 db sean incorrectos y que yerran al no considerar las directrices de ruido de la OMS del 2018, haciendo creer que surge acreditado en el informe de Octubre de 2019 que los casi 50 vuelos diarios que despegan y aterrizan a baja altura por encima de miles de viviendas de familias que viven en los alrededores a escasos metros de la pista, no producirían daño ambiental; lo cual considera absurdo y ofensivo a la inteligencia.

Critica la postura defensiva de las demandadas también, en que nada dicen en los memoriales que presentaron respecto de la sentencia del 26/8/2019, en cuanto a las directrices de ruido de la OMS del 2018 que fueron allí tenidas en cuenta por el Tribunal, por lo cual su aplicación se encuentra firme y consentida. Afirma que sostener que dichas directivas no son aplicables en nuestro país son afirmaciones falsas, porque la propia OMS sostiene que su aplicación es global en otras partes del mundo, principalmente América Asia y Australia y que a diferencia de sus directrices antecesoras cuentan con la evidencia científica mundial de los últimos 20 años.

Denuncia un aumento exorbitante del 2364 % de vuelos comerciales desde febrero del 2018 con 42 vuelos hasta octubre de 2019 con 1035, conforme los datos otorgados por los listados confeccionados por AA 2000. Dice que a la fecha de su escrito, febrero de 2020, los vuelos ascendían a 42 en un día.

Solicita, en consecuencia de considerar el informe de la Universidad Nacional de Tres de Febrero elaborado en 2018, subsidiariamente y para el caso de no hacerse lugar al cese de los vuelos comerciales, se fije una restricción de menos de 26 operaciones diarias.

Se presenta el Ministerio de Transporte a fojas 1083/1091, a contestar el traslado conferido el 10 de marzo de 2020 y respecto de lo solicitado por el actor en cuanto a la realización de un reconocimiento judicial en el barrio Villa Alemania localidad de Hurlingham, considera que resulta improcedente la pretensión del actor ya que en su anterior presentación negó la existencia de un hecho nuevo sobreviniente y que correspondería entonces remitir este trámite a la Cámara Federal de San Martín.





Poder Judicial de la Nación

Sin perjuicio de lo expuesto, reitera que niega que se debe abrir a prueba en esta etapa en que no se ha abierto la prueba del proceso principal.

Aclara y reitera su postura en cuanto a que no es aplicable el documento de la OMS de 1999 y que sean pautas jurídicas obligatorias sino que sólo constituyen recomendaciones. Sostiene que el único organismo supranacional de aviación civil es la OACI y que la ANAC como autoridad aeronáutica nacional consideró que el límite máximo tolerable para ruidos es de 65 db medidas de forma constante conforme al parámetro LAeq T.

Señala que ha descartado las conclusiones del documento de la OMS 2018 por lo que también debería descartarse su aplicación en los presentes actuados. También rechaza el documento agregado en esta instancia de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, y considera que no se encuentran cumplidos los requisitos establecidos en la ley 26.854 para el dictado de una medida cautelar.

Finalmente, reitera la existencia del interés público comprometido por el cual se encuentra el carácter de servicio público del transporte aerocomercial. Mantiene la reserva del caso federal planteado y del pedido de rechazo de la medida cautelar planteada.

A fojas 1092/1107 se presenta a contestar FB Líneas Aéreas S.A. a contestar el traslado del 10/3/2020, señalando en primer término que la actora introduce un nueva petición en subsidio en cuanto al pedido de restricción a un máximo de 26 movimientos aterrizajes y despegues que no se había planteado en el primer pedido de medida cautelar.

Agrega que el actor hace citas falaces y parciales de los argumentos planteados por su parte en que Flybondi nunca se habría allanado a la iniciación de las recomendaciones dictadas por la OMS., ya sea de 1999 o 2018.

Ratifica en todos sus términos las anteriores presentaciones y afirma que la actora manipula la información sobre la que basa su pedido cautelar, invocando que no es prueba suficiente el informe de la UNTREF que agrega y que resulta de una complejidad que no se puede tratar en el marco de una medida cautelar, que lo contrario afectaría su derecho de defensa.





Poder Judicial de la Nación

Por otra parte, dice que mal puede invocarse con esta medida cautelar ya que el actor lo conocía hace más de un año, habiendo sido objetado por el Ministerio de Transporte y ANAC.

Respecto de la cantidad de vuelos 42 diarios y un aumento de 2364 % invocado, más allá de que niega dichos números y cuentas efectuadas por la actora dice que la evidencia aportada en esta causa permite concluir que la actividad aerocomercial no es la única ni la principal fuente generadora de ruidos, como ya explicó en sus escritos anteriores.

Considera improcedente la incorporación de testimonios en esta etapa procesal así como noticias periodísticas, ya que no pueden considerarse argumentos válidos para acreditar los niveles de ruido que son los informes técnicos producidos por los profesionales, los únicos válidos y que tienen el control de las partes con el ejercicio de su derecho defensa y debido proceso.

Señala que la ANAC es la autoridad competente para regular el nivel de ruido permisible en el aeropuerto y reitera que está siendo debatido en otro Tribunal el cierre del aeropuerto (CSJN), y que en la Cámara del fuero también se está discutiendo el mismo pedido de la presentación del actor.

Finalmente dice que tampoco pueden prosperar los pedidos subsidiarios del actor, dado que tanto la restricción a 6 o 26 movimientos diarios es equiparable a la clausura del aeropuerto, máxime considerando la actividad de las únicas dos aerolíneas que operan en el aeropuerto EPA.

Reitera la solicitud de rechazo de la medida cautelar junto con sus dos pedidos subsidiarios, con expresa imposición de costas y que se tenga presente el caso federal planteado.

A fojas 1008/1123, se presenta Jetsmart Airlines SA. a contestar el traslado conferido solicitando se declare abstracta la medida de reconocimiento judicial ya que en virtud de la vigencia del DNU nro. 297/2020 y sus modificatorias y prórrogas, que dispuso la suspensión de vuelos internacionales, el transporte de pasajeros y la resol. 64/20 que dispuso la suspensión de los vuelos domésticos, la medida carece de los presupuestos mínimos, motivo por el cual se solicita su rechazo.





Poder Judicial de la Nación

Por otra parte reitera la improcedencia de la medida cautelar pretendida por el actor, por inexistencia del hecho nuevo planteando, la preclusión procesal, la incompetencia de la primera instancia, lo inadmisibles de aceptar la violación al principio de división de poderes arrogándose funciones propias del Poder Ejecutivo para finalmente considerar que las normas de la OACI tienen aplicación inmediata el caso, conforme al Convenio para la Aviación Civil Internacional suscripto por Argentina en Chicago en 1994. Se reiteran los parámetros adoptados por la autoridad aeronáutica para concluir que no existe daño ambiental porque no están dados los requisitos de medida cautelar en cuanto a la verosimilitud del derecho y el peligro en la demora.

Finalmente, niega los hechos invocados en el escrito en traslado en cuanto a la cantidad de vuelos en el EPA considerando falaces y carentes de sustento las afirmaciones del actor que detalla es que están referidas a probar el daño ambiental. Hace reserva del caso federal, solicita el rechazo de la medida cautelar, se declare abstracta la petición del actor.

A fojas 1128/1129 se presenta la Dra. Gimena Fernández Patri en representación de la ANAC negando la existencia del hecho nuevo invocado, que haya daño ambiental e impacto acústico sobre la población por un aumento exorbitante de vuelos comerciales, que el actor sostiene sin prueba alguna. Afirma que desde el levantamiento de la restricción por cantidad de operaciones, la cantidad de operaciones y las variables de ruido se mantienen de manera relativamente constante, sin aumento en las mediciones.

Solicita por resultar evidente que se trata de una única causa, que no es viable reconocer a más de un órgano judicial para entender ya que considerando que esta instancia perdió jurisdicción debe remitirse la causa a la Cámara Federal. para resolución de los recursos incoados oportunamente. Mantiene la reserva del caso federal

A fojas 1149/1165 el actor Sr. Marisi se presenta a hacer saber la posición del gobierno a favor del cierre del aeropuerto El Palomar solicitado por razones económicas por Aeropuertos Argentina 2000. Entiende que si bien el Estado Nacional se ha pronunciado a favor del cierre por razones económicas





Poder Judicial de la Nación

ajenas a la materia ambiental debatido en esta causa, en los hechos dicha postura -en su criterio- implica un allanamiento a la pretensión cautelar de clausura porque derivaría en un mismo resultado.

Señala que de ningún modo la suscripta deba desentenderse del dictado de la medida cautelar asumiendo un rol de espectador impropio del juez ambiental, ya que aunque no haya vuelos provisoriamente el daño ambiental ya se encuentra demostrado.

Hace interpretaciones y aporta documentación respecto de las consideraciones de Aeropuertos Argentina 2000 para solicitar el cierre del aeropuerto El Palomar y también acerca del pronunciamiento del ORSNA. del 15 de abril del corriente donde se recomienda el traslado de los vuelos comerciales desde El Palomar hacia el aeropuerto internacional de Ezeiza.

Entiende asimismo que el dictado de la medida cautelar no puede quedar supeditada a la espera de lo que se resuelva en sede administrativa por razones económicas, que por tanto sede clausurar y hacer cesar la actividad comercial de los vuelos por daño ambiental e impacto acústico sobre la población

A fs. 1167/1176 se presenta el letrado apoderado de FB Líneas Aéreas SA. y plantea la improcedencia el escrito de la actora, reiterando su postura acerca la improcedencia de la medida cautelar, de que no resulta un hecho nuevo y la inexistencia de daño ambiental. Asimismo, afirma que la aeropuerto EPA no constituye la fuente sonora que pueda considerarse generadora de algún daño ambiental. Agrega que el pasado 5 de agosto el Ministerio de Transporte fijó su posición solicitando que se rechacen las infundadas afirmaciones de la actora.

Manifiesta, que la causa se debe resolver conforme los elementos obrantes en el expediente y no en base a la postura del actor o el Estado Nacional ni mucho menos por Aeropuertos Argentina 2000. Manifiesta que tampoco influye la postura de una repartición del ORSNA que no es la postura final y oficial de dicho organismo sino en un trámite interno generado a pedido de AA 2000, en el que aún no se ha dado intervención a su parte pese a haberlo solicitado en forma reiterada, incluso en sede judicial. En efecto, en dicho





Poder Judicial de la Nación

expediente la Cámara Contencioso Administrativo Federal reconoció que está legitimada para actuar en ese trámite presentado por AA2000.

Reitera las peticiones de rechazo de la medida cautelar y mantiene el caso federal planteado.

Se solicita informe al Ministerio de Transporte de la Nación, acerca de las operatorias en el aeropuerto El Palomar con motivo de la pandemia global por Covid19 y del expediente administrativo con motivo de la solicitud de Aeropuertos Argentina 2000 de cierre del mismo, lo cual merece las presentaciones de fs. 1168 y fs. 1169.

A fs. 1172 se llaman las presentes actuaciones a resolver.

Y CONSIDERANDO:

I) Atento los diversos planteos de las partes en esta **incidencia nro. 21**, del actor Sr. Leandro Marisi, y de las codemandadas Estado Nacional -Ministerio de Transporte de la Nación-, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC.) la empresa FB Líneas Aéreas SA. (Flybondi) y Jetsmart Airlines SA., cabe realizar algunas precisiones a fin de contestar cuestiones procesales planteadas y que la suscripta ya ha dejado sentado en las presentes, algunas de las cuales han sido confirmadas por la Cámara Federal de la jurisdicción y otras que no han sido revocadas hasta la fecha.

Desde el inicio de la causa principal el **4/12/2017** se ha dado el **carácter de causa ambiental** (contaminación acústica, de gases, química, etc.) y así se ha pronunciado también el Superior el 19/12/2018 con motivo del incidente nro. 12, cuando se cita la ley 25.675 y los principios ambientales de prevención y precautorio. En tal sentido se ha actuado, al dictar la **primer y segunda medida cautelar** (el 10/1/2018 y 1/2/2018), en la última de las cuales se estableció que sólo se autorizaba a realizar 3 vuelos diarios (tres despegues y tres aterrizajes) en un Aeropuerto que hasta esa fecha operaba casi solamente como Base Aérea Militar (inaugurado en 1910 y habilitado desde 1968 para operar vuelos civiles y comerciales), y a exigir a las autoridades informes ambientales periódicos que se





Poder Judicial de la Nación

fueron cumpliendo hasta octubre del 2019 (vid fs. 815 y fs. 816) y la realización de una audiencia pública. Estas medidas fueron dispuestas luego de un reconocimiento judicial por la suscripta y funcionarios del Tribunal en el lugar, cuando las tareas del aeropuerto estaba en la Etapa 0.

Dicha medida cautelar del 1/2/2018, se encuentra desde el **20/3/2019** a resolución de la Corte Suprema de Justicia de la Nación con motivo del Recurso de Queja que el actor planteó contra la resolución de la Sala I de la Cámara Federal de San Martín de fecha 19/12/2018, que había confirmado la resolución de esta instancia y la decisión del Sr. Juez subrogante que -ante mi licencia médica- consideró que se encontraban cumplidos los requisitos establecidos en la primer medida cautelar y que se levantaba la restricción para operar en el Aeropuerto El Palomar (EPA).

Cabe destacar, que tanto la resolución de **primera como de segunda instancia**, dejaron establecido que se trataba de una medida cautelar de carácter provisorio y que se permitían los vuelos comerciales **sin perjuicio de que las circunstancias de cumplimiento de las condiciones ambientales que se producirían en la causa judicial y que pudiera disponer la magistrada, tanto de oficio como en función de lo solicitado por las partes.**

Asimismo, la suscripta volvió a recordar el 9/8/2019 y el 26/8/2019, al dictar la medida cautelar de restricción de vuelos nocturnos, que se actuaba teniendo en mira la **tutela ambiental** y en especial el comienzo y aumento de la actividad aeronáutica en el horario nocturno ya **que afectaba la calidad de vida de la población aledaña en forma significativa** conforme el art 11 de la ley 25.675 y que tal restricción se tomaba en los amplios términos que prevé el art. 32 de la citada ley (**en cualquier etapa del proceso, con carácter de medida precautoria**). Se señaló, incluso que la ley 25.675 es de orden público en todo el territorio de la Nación, operativa y mantiene su vigencia sobre las leyes específicas sobre la materia en cuanto éstas no se opongan a los principios y disposiciones contenidas en ésta (art. 3°).

También cabe hacer referencia puntual, a que sólo al inicio de la causa principal y con motivo de la invocación del actor de cuestiones





Poder Judicial de la Nación

vinculadas a la ley 26.691 -Declaración de Sitios de la Memoria- se había requerido el informe del **art. 4 de la ley de medidas cautelares** y no por los derechos de naturaleza ambiental que se encontrarían exceptuados del mismo conforme el art. 2do. Sin perjuicio de ello, considero que en las presentes, se han respetado las formas procesales, en especial la bilateralidad y el derecho de defensa de todas las partes.

Respecto del **interés público comprometido** invocado por el Estado Nacional -en cuanto a considerar al transporte aeroportuario como un servicio público que satisface las necesidades públicas y que se consolida con una política aerocomercial por parte de la Administración Pública-, se ha señalado que las medidas tomadas han tenido en cuenta los derechos humanos fundamentales (ambiente sano, derecho al descanso y reposo), que también conforman dicho concepto. Vale la pena volver a citar, lo sostenido por el Dr. Francisco Verbic cuando dice que es "...tarea de los jueces dotar a este requisito de una interpretación adecuada, razonable y acorde con las garantías judiciales esenciales que sostienen y definen nuestro sistema republicano" (vid El nuevo régimen de medidas cautelares contra el Estado Nacional y su potencial incidencia en el campo de los procesos colectivos, en Editorial la Ley, trabajo publicado el 23/05/13, Bs. As., Suplemento Especial sobre Medidas Cautelares y Tribunales de Casación).

II) Sentado lo expuesto, y considerando que la **causa principal** ha sido solicitada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación el **18/7/2019**, con motivo del incidente 12 (recurso de queja), si bien se discute una cuestión incidental (con motivo de la medida cautelar dictada oportunamente), en los hechos no contándose con la misma en esta instancia, **no es posible correrse el traslado de la demanda en el proceso ordinario a la fecha** y, por tanto, tampoco la producción de la prueba correspondiente y la **continuación del debate de fondo**, referido al inicio de las actividades aerocomerciales en el Aeropuerto El Palomar.

Cabe destacar, a propósito de los argumentos en especial de las codemandadas, que ya se puso de relieve que la actora desde que se encausó





Poder Judicial de la Nación

el trámite como juicio ordinario el 5/2/2019 **no había dado traslado de la demanda**, impidiendo de ese modo que la suscripta cuente con una panorama integral y científico-técnico de la situación ambiental del Aeropuerto El Palomar por no haberse producido alguna **pericia o prueba efectuada por especialistas** en el tema ambiental aeroportuario que **sea imparcial a ambas partes** (vid fs. 174 de la resol. del 9/8/19). En tal sentido, es pertinente agregar, que tampoco **las codemandadas** se presentaron espontáneamente a contestar los traslados correspondientes, como hubieran podido hacerlo, adoptando una **conducta procesal pasiva** en la causa principal hasta la elevación de la causa a la Corte.

En consecuencia, y como ya se señalara al dictar la medida cautelar de restricción de vuelos, la suscripta no puede dejar de tratar las denuncias de carácter ambiental del actor, ya que **se encuentra en juego el orden público ambiental y los derechos fundamentales de los habitantes de El Palomar y las zonas aledañas, densamente pobladas.**

Se citó especialmente el art. 32, in fine, de la ley 25.675 que autoriza expresamente al juez a disponer, inclusive sin petición de parte, medidas de carácter precautorio y de urgencia a fin de proteger efectivamente el interés general.

Asimismo, se hizo referencia a la jurisprudencia del Mas Alto Tribunal en cuanto a que el reconocimiento del status constitucional del derecho al goce de una ambiente sano no configura una mera expresión de buenos y deseables propósitos para las generaciones futuras, sino la precisa y positiva decisión del constituyente de 1994 de enumerar y jerarquizar con rango supremo un derecho preexistente (Fallos: 329:2316, causa Mendoza). Además, que la tutela del ambiente no significa detener el progreso, sino por el contrario, hacerlo más perdurable en el tiempo de manera que puedan disfrutarlos las generaciones futuras (Fallos:332:663).

Para ello, en las medidas provisorias de esta instancia, se tomaron en cuenta la documentación aportada en la causa por las partes, y en especial los Informes de Aeropuertos Argentina 2000 en su página web oficial para su consulta de los despegues y aterrizajes de las dos únicas empresas autorizadas a





Poder Judicial de la Nación

operar. También en esa resolución se hizo alusión a la **actitud procesal reticente** de la codemandada ANAC., quien luego de diversas intimaciones no aportó la información completa y ordenada de los vuelos en dicho Aeropuerto, como correspondía.

Cabe mencionar que en la resolución del 26/8/2019 (fs. 300/308), se sostuvo, incluso con reconocimiento de las empresas codemandadas, **la existencia de vuelos nocturnos** (que habían comenzado en el mes de marzo del 2019), y que dicha circunstancia no pudo ser tenida en cuenta ni por el Sr. Juez subrogante ni por el Superior al **levantar totalmente las medidas de restricción decididas por la suscripta**. En efecto, la autorización que se dio para operar durante las 24 hs. en el EPA., se agregó recién en esta incidencia nro. 21 el 13/6/2018, a requerimiento de la suscripta, es decir, no estaba a disposición de los jueces referidos.

También al resolver en la medida provisoria dictada el **26/8/2019**, se hizo referencia detallada a los Informes presentados por el Estado Nacional, Informe Final de mayo de 2019, Informes de Avance Ambiental de los meses de abril a julio de 2019 (de los cuales surgía que a **julio** se informaron **1210 vuelos mensuales**, es decir un aumento de **21 veces desde el primer Informe Ambiental de abril de 2018**), y se mencionó el Informe de la Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF) publicada en su sitio oficial.

Al tratarse las revocatorias planteadas, se citaron asimismo, las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en cuanto a los límites sonoros aceptables para la salud, y **también** las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), e incluso la Conferencia Mundial del Transporte Aéreo (ATCONF), Sexta Reunión Montreal del 18-22 de marzo de 2013, para ilustrar acerca de los numerosos Aeropuertos del mundo donde rigieron medidas, hasta de prohibición total en operaciones nocturnas.

En cuanto a las recomendaciones de la OMS, se agregó que las directrices del 2018 relativas al ruido eran **de reducir fuertemente** los niveles de ruido producidos por la aeronave **durante la noche** por debajo de los 40dB





Poder Judicial de la Nación

Lnight (nivel del ruido nocturno) ya que el ruido nocturno por encima de este nivel está asociado con efectos adversos sobre el sueño (vid fs. 304vta.).

Ante los pedidos de levantamiento de la medida cautelar de vuelos nocturnos, se hizo referencia al Plan de Mitigación de ruidos propuesto por las autoridades nacionales codemandadas, haciéndose alusión a que resultaban una muestra de colaboración y buena voluntad a futuro y a un Informe de Aeropuertos Argentina 2000 que no coincidía con los vuelos en el EPA, informados en la propia página oficial. Respecto de la Encuesta remitida como Anexo VIII, remitida al Ministerio de Transporte por la Coordinadora de la Unidad de Coordinación General de dicho Ministerio, que la misma resultaba parcial ya que no fue efectuada por una parte ajena a la codemandada (vid fs. 644/647).

En la resolución del 25/9/2019, por la cual se rechazó el cuarto pedido de levantamiento de la cautelar de restricción nocturna de vuelos, se hizo referencia al documento remitido por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) que fuera solicitado como medida por el Superior, donde se observaba en forma coincidente con la suscripta, que no pudo verificar las proyecciones del EsIA, tipos de aeronaves, frecuencias horarias y trayectorias de despegues y aterrizajes en el EPA., a pesar de toda la documentación remitida, y que las normas IRAM utilizados en los Informes de Impacto ambiental, no eran las vigentes; se destacó también que allí se sostenía que “dada la envergadura del proyecto y la alta probabilidad de ocurrencia de dicho impacto -sonoro- se llegará a 300 movimientos diarios 150 vuelos diarios, se deben realizar las medidas de mitigación “por cambios en la modalidad de sobrevuelos durante los movimientos de aeronaves de manera específica” ya que -según se dice-. no se han implementado aún en el Aeropuerto de El Palomar.

III) Luego de esta necesaria reseña que, como se dijo pretende contestar los diversos y extensos planteos de las partes, algunos confirmados por el Superior y otros a su resolución por vía de apelación, corresponde adentrarse en el supuesto “hecho nuevo sobreviniente” que dice el actor ha tomado conocimiento con el Informe de Avance Ambiental de Octubre de 2019





Poder Judicial de la Nación

presentado por el Estado Nacional -Ministerio de Transporte de la Nación- el 10/10/2019 (fs. 815/vta.). Es así que entiende, queda demostrado el daño ambiental e impacto acústico sobre la población, solicitando el cese inmediato de los vuelos comerciales o subsidiariamente se reestablezca la restricción de seis operaciones diarias, que había dispuesto la suscripta (tres despegues y tres aterrizajes), en la primer medida cautelar dictada en los autos principales (el 1/2/2018). Luego, en otro escrito, solicita que en subsidio se restrinja a 26 vuelos operaciones diarias.

Considero indudablemente, que los valores de ruido consignados en este Informe de Avance Ambiental de Octubre de 2019 no son nuevos, **son similares a los que se consignaban en los informes anteriores presentados en la causa**. En algunos períodos surge que se **sobrepasaron los 65dBA** que se establecieron como valores **diurnos** de límite. Es así, a poco de que se comparen con los valores de las mediciones de agosto y septiembre de 2019.

Incluso cabe señalar, que en el Informe de Avance llamado Final agregado por ANAC. el 27/5/2019, en las Conclusiones se dice que de ese estudio quedaría demostrado que se encontrarían afectadas zonas muy acotadas, con niveles de ruido por encima de las normas internacionales 65-70 dB (vid punto 7, de fs. 172/177).

Se observa también, que en los últimos dos informes presentados (septiembre y octubre), el Sr Representante Técnico Lic. Pablo Cesar Durán -que los suscribe conjuntamente con Fernando Luis Graña de AA2000- **ha cambiado -sin explicación alguna- la Metodología de Estudio** respecto de estudios anteriores, ya que dice haber utilizado en el Informe de Octubre 2019 los valores guías de emisiones sonoras basadas en el manual de planificación de aeropuertos de la **OACI**, mientras que en Agosto 2019 y los Informes de Avance anteriores, se utilizaban solamente las guías de la **OMS**.

También se pone énfasis en este Informe, en que se han traspasado los límites de 65dBA diurno (valor recomendado por la OACI), en base a ruidos propios de la actividad educativa cercana, o a el ruido de las autopistas cercanas, el tren o las industrias de los alrededores, además de los ruidos propios del





Poder Judicial de la Nación

Aeropuerto y sus aeronaves. Dice expresamente, que “los aviones no son la única fuente generadora de ruido”.

Tales cambios de metodología no justificada y las afirmaciones que serían de sentido común o lógica -impropias de una pericia técnica que debería haberse elaborado con mayor rigor científico-, considero que coinciden evidentemente con el dictado de la cautelar del 26/8/2019 por la suscripta, donde se pusieron de manifiesto diferentes falencias o desprolijidades de dichos Informes (por ejemplo, que no se hacía alusión a vuelos nocturnos cuando las mismas empresas decían que existían, que los vuelos diurnos no coincidían con los de la página oficial de AA2000, que se utilizaban normas IRAM no vigentes, entre otros).

Sin perjuicio de estas simples observaciones del Informe de Avance Octubre 2019, como se dijo en los párrafos precedentes, se elaboraron de manera **provisoria o preliminar**, es decir, **no se ha producido aún la pericia en la causa principal, por un experto imparcial, ajeno a las partes. Los Informes de Avance posteriores a la elevación del expediente principal a la CSJN., fueron reservados en el Tribunal, a la espera de la devolución de la causa desde hace más de un año.**

Tampoco el actor acompañó con este planteo de un supuesto “hecho nuevo”, **informe alguno** de un experto que evaluara dicho Informe de Avance 2019 presentado por ANAC. En su escrito, se limita a señalar genéricos informes periodísticos, opiniones generales de terceros y hasta de músicos y actores famosos que sin duda tienen buena voluntad, pero no rigor científico ni jurídico en el tema aeronáutico ambiental.

Es así, que no considero -a diferencia de lo expresado por el actor- que la suscripta tenga que actuar ordenando medidas cautelares de tal envergadura (el cese total de vuelos o reducción de vuelos diurnos), como jueza ambiental en este estado procesal del proceso y sin contar con la pericia técnica específica, como se señaló. Los Informes de Avance Ambiental presentados por la ANAC, son los únicos con los que se cuenta en esta instancia, más allá de las críticas o inexactitudes que puedan realizarse de su sola lectura.





Poder Judicial de la Nación

En reiteradas oportunidades de la causa principal y de esta incidencia en particular, se ha recordado al actor la necesidad de continuación de la causa principal para obtener una pericia eficaz e imparcial, o al menos contar con datos concretos, claros y completos, para someter a opinión de expertos un tema tan **complejo y técnico** como es el daño ambiental de un Aeropuerto y tomarse medidas al respecto. La experiencia de la causa, no convierte a la suscripta en perita en cuestiones aeronáuticas, aún cuando pueda realizar algunas observaciones evidentes, en especial referidas a la inverosímil teoría que esboza una de las empresas -Flybondi- codemandadas, en que prácticamente daría lo mismo, en cuanto a las mediciones de ruido que existan vuelos comerciales en el Aeropuerto de El Palomar o que no los haya (recuérdese que se llegaron en 2019 a **1200** vuelos mensuales, aproximadamente, y **50** diarios).

Del propio Informe de Avance Final acompañado por ANAC. -ya citado-, surge que las operaciones de las aeronaves configuran la acción con mayor impacto estimado y que a mayor cantidad de aeronaves aumenta el ruido ambiental (vid pág. 1837/1848, cuerpo 9 de los autos principales). También se consignó que la actividad aeronáutica comercial es una actividad significativa en los términos del art 11 de la LGA (Ley General del Ambiente).

En el caso de los vuelos nocturnos, su restricción -como ya se señaló ampliamente-, se debió a los datos **comprobados** de existencia de vuelos reconocidos por las empresas codemandadas y la concesionaria del Aeropuerto El Palomar y a considerar que se vulneraba de **modo evidente** el derecho al descanso y reposo nocturno de los habitantes de una zona densamente poblada, en base a la bibliografía y trabajos citados por la suscripta, a lo largo de cada una de las decisiones tomadas en este incidente 21.

La suscripta ya ha resuelto una restricción de vuelos al inicio de la causa principal -mediante una medida cautelar- que fue confirmada por el Superior, para luego considerarse que se habían cumplido las condiciones impuestas en dicha resolución y decidirse el levantamiento de las restricciones. Por recurso de queja del propio actor, el expediente se remitió a la Corte Suprema





Poder Judicial de la Nación

de Justicia de la Nación por su requerimiento y aún no ha resuelta, ni devuelta la causa principal.

En consecuencia, considero que lo peticionado por el actor no sólo **no constituye un “hecho nuevo” (ya existían valores similares en los anteriores informes de Avance y no se acompañó prueba idónea alguna)**, sino que una decisión al respecto de la suscripta en esta instancia y sin prueba idónea, implicaría revisar de modo improcedente la decisión de la Cámara Federal de la jurisdicción ya emitida y una reedición indebida en esta instancia cautelar de la decisión que debe tomar también la Corte Suprema de Justicia de la Nación .

IV) Tampoco puede considerarse, en base a manifestaciones del titular del Ministerio de Transporte de la Nación expuestas en publicaciones que se citan, un pretendido allanamiento a la causa o postura del actor y máxime cuando en los escritos presentados por la representante de dicho Ministerio en la causa se sostuvo lo contrario. Ello además, no puede inferirse de manifestaciones en sede administrativa de otros organismos no demandados en autos (ORSNA o Aeropuertos Argentina 2000 en un expediente que no consta en autos). El allanamiento procesal previsto en el art. 307 del CPCC., debe ser expreso en la causa y no simplemente inferido de manifestaciones periodísticas o deducciones de la contraparte.

V) Solo resta hacer oportuna referencia, a diversas manifestaciones hacia la suscripta a lo largo de las contestaciones de traslado de las partes en este incidente 21.

En concreto, me refiero a que las agresiones y graves descalificaciones e injurias hacia esta jueza fueron emitidas por el actor en la primera etapa, cuando se resolvió en 2018 la autorización de vuelos de carácter restrictivo -de tres despegues y aterrizajes diarios-. Se me tildó por esa decisión de “jueza de la dictadura” y se me amenazó con el inicio de juicio político con ánimo de amedrentar e influir en una resolución que ahora -paradójicamente- el actor solicita como medida precautoria en subsidio.





Poder Judicial de la Nación

También las partes contrarias tuvieron actitudes descalificadoras de la labor judicial llevada a cabo en la causa. Recuérdese que la suscripta, no sólo atiende esta causa ambiental sino más de 200.000 causas en la jurisdicción civil, comercial y contencioso administrativo federal de 18 partidos del Gran Buenos Aires (con más de 6.000.000 de habitantes), y sin embargo ha dado tratamiento oportuno y puntual a cada uno de los planteos de las partes.

Asimismo, debo hacer referencia concreta a estrategias descalificadoras de las codemandadas que han endilgado a la suscripta motivaciones políticas o extrajurídicas para perjudicar la actividad del Aeropuerto de El Palomar (vid lo ya señalado en la resolución de fs. 646/vta de las presentes); se han llevado a cabo marchas a favor del Aeropuerto hasta en la puerta del Tribunal con consignas amenazantes por llamados vecinos o supuestos empleados de las empresas aeronáuticas del EPA. (luego por investigaciones periodísticas y fotos se estableció que las últimas habían sido organizadas por empleados del Municipio de Morón y autoridades nacionales de ese entonces). Hasta se ha realizado una denuncia a esta jueza en el Consejo de la Magistratura con motivo de la medida cautelar de restricción de vuelos nocturnos, impulsada por supuestas organizaciones vecinales y que fuera recientemente rechazada, por considerarse emitida legítimamente por la suscripta en el marco de las presentes.

No puedo dejar de lado que a excepción del actor, han cambiado en esta incidencia los representantes legales de las autoridades nacionales -Ministerio de Transporte- y de los representantes de la empresa FB Líneas Aéreas SA (Flybondi) y Jetsmart Airlines SA. codemandadas en las presentes y que, a excepción de algunas frases desatinadas y otras adjetivaciones descalificadoras por parte del actor hacia las letradas del Ministerio de Transporte -que se han testado-, los planteos y contestes se han limitado a debatir cuestiones jurídicas relativas al proceso. Han existido algunas presentaciones espontáneas -no requeridas-, con ánimo de tener la última palabra, que se ha permitido su agregación, con motivo de adoptarse un criterio de amplio debate de la cuestión.





Poder Judicial de la Nación

En definitiva, cabe dejar sentado que, en las presentes se ha decidido y decidirá conforme a las pruebas del proceso y las normas ambientales aplicables en defensa de los intereses generales, pudiendo establecer medidas aún sin petición de parte y ante la urgencia del caso (conf. Art. 32 de la ley 25675).

También considero que resulta imperioso señalar, que en las presentes actuaciones **NO** se debate una cuestión de SEGURIDAD AEROPORTUARIA sino, como se dijo en reiterados párrafos de esta resolución, sólo una cuestión de carácter ambiental que puede ser definitiva cuando se presente un estudio científico prolijo y concluyente, con amplio debate en autos.

Es decir, que ante las múltiples peticiones urgentes que el actor hace anunciando **escenarios catastróficos** (como el de LAPA u otros accidentes aéreos en diversas partes del Mundo) **desde hace 3 años**, con la pretensión de responsabilizar a esta jueza ambiental de hipotéticos accidentes, cabe reiterar que **no sólo no dio traslado de demanda para producir la prueba técnica central** para resolverla definitivamente, sino que no acompaña ninguna otra opinión de expertos en la materia, limitándose a reiterar afirmaciones dogmáticas, dar sus apreciaciones sin ningún rigor científico y utilizando citas legales en abstracto.

Finalmente, y más allá de lo que decida la parte codemandada, Estado Nacional -Ministerio de Transporte de la Nación-, para el caso de continuidad del Aeropuerto de El Palomar por razones económicas, sanitarias o de otra índole, corresponde que se tengan en cuenta las consideraciones adoptadas en la presente causa ambiental y que han sido reseñadas a lo largo de la presente resolución.

Es por ello y conforme doctrina y jurisprudencia citada que

SE RESUELVE:

Rechazar la medida cautelar solicitada por el actor de fs. 820/829 vta., con costas a su cargo, por aplicación del principio objetivo de la derrota previsto en el art. 68 del CPC.





Poder Judicial de la Nación

Diferir la regulación de honorarios de los profesionales intervinientes para el momento procesal oportuno.

Notifíquese a las partes por cédula y por Secretaría.

MARTINA ISABEL FORNS

JUEZA FEDERAL

