



Poder Judicial de la Nación

113686

Incidente Nº 21 - ACTOR: MARISI, LEANDRO Y OTROS DEMANDADO:
PODER EJECUTIVO NACIONAL - PEN- MINISTERIO DE TRANSPORTE
DE LA NACION Y OTRO s/INCIDENTE

San Martín, 9 de agosto de 2019

Y VISTOS:

Para resolver en el presente incidente FSM 113686/2017/21 caratulado “Marisi, Leandro y otros c/Poder Ejecutivo Nacional –PEN- Ministerio de Transporte de la Nación y otro s/amparo ambiental – Cese de vuelos Nocturnos-”, del registro de este Juzgado Federal de Primera Instancia en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo nro. 2, Secretaría nro. 1 y;

CONSIDERANDO:

I) Que a fs. 1/20 se presenta el Sr. Leandro Marisi, con el patrocinio letrado del Dr. Lucas Marisi, a denunciar el incumplimiento del horario de funcionamiento del Aeropuerto de El Palomar basado en lo informado por las propias accionadas en el expediente principal, como de 6 a 21 horas y en el derecho humano al reposo y descanso nocturno de los vecinos como así también el Derecho Constitucional a la salud.

A modo ilustrativo y como prueba de que las operaciones en el Aeropuerto se producen durante la noche y hasta altas horas de la madrugada,





Poder Judicial de la Nación

acompaña captura de pantalla de la página de Internet de Aeropuertos Argentina 2000 con aterrizajes y despegues en la franja horaria de 22 a 7 horas. Finalmente y como conclusión, solicita que se haga cumplir el horario denunciado del Aeropuerto del Palomar y en consecuencia, se hagan cesar los vuelos nocturnos en el horario de 21 a 7hs.

Corrido el pertinente traslado a las demandadas, contesta el Ministerio de Transporte de la Nación a fs. 45/50 y a fs. 51 adhiere a dicha contestación la ANAC.

Solicitan el rechazo *in limine* de la petición de la actora, basando su escrito en la conducta procesal adoptada por ella en el expediente principal en el cual a la fecha no ha dado traslado de demanda. No obstante, sostiene que en virtud de las facultades conferidas a la ANAC se ha modificado el MADHEL (manual de aeródromos y helipuertos) conforme a la nota nro. NO-2019-54394207-APN-DGLTYA#ANAC por la cual se informa que el Aeropuerto de El Palomar ha sido históricamente un aeropuerto con una operación H24, habiéndose dispuesto a partir del año 2010 y por motivo de falta de personal operativo de la Fuerza Aérea Argentina (FFAA.) la reducción del horario de 7 a 21 horas. Asimismo, que a partir de la incorporación del Aeropuerto de El Palomar a través del decreto 2092/92 al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) se procedió por medio de la NOTAM del 5/4/2018 a proponer que a partir del 6/4/2018 el Aeropuerto comenzaría a operar H24 publicándose el 18/10/2018 en la AIP (publicación de información aeronáutica) lo cual implicó que se actualizara la información del MADHEL.





Poder Judicial de la Nación

Entiende que en la resolución del juez de fecha 10 de abril de 2018 se dispuso que la actividad aerocomercial del EPA puede continuar de conformidad con el plan de vuelos aprobado por los organismos competentes y que la ANAC dispuso que se realicen conforme la categoría H24, es decir, sin restricciones durante las 24 horas. Finalmente, y respecto de los derechos humanos fundamentales invocados, no obstante que dice que no duda de la importancia de los mismos, hace hincapié en que la actora no ha probado aún los daños ambientales invocados quedando de manifiesto que se busca obstaculizar la labor jurisdiccional del Tribunal y el desacuerdo con la política aerocomercial del gobierno nacional.

A fs. 52 se solicita a la ANAC. el plan de vuelos donde consten los horarios de arribos y partidas correspondiente al Aeropuerto de El Palomar desde el mes de abril del corriente en adelante y los vuelos programados para los meses de julio y agosto del corriente.

A fs. 55 se acompaña el plan de vuelos de los meses de abril a junio del corriente y se solicita se complete la información a fs. 57.

Como consecuencia de la falta de digitalización de los documentos aportados por la ANAC se la intima a su cumplimiento, a lo cual se vuelve a reiterar que se integre al sistema lex 100 la documentación faltante.

La actora denuncia incumplimiento y solicita se tenga por no presentada dicha documentación, y luego de un nuevo traslado al actor a fs. 171 resuelve hacer lugar a dicho apercibimiento y se tiene por no presentada en autos.





Poder Judicial de la Nación

En el escrito de fs. 111/165, la actora denuncia que de la información aportada por las propias codemandadas surge un aumento del 7800% de vuelos nocturnos y que queda reconocido que de forma inconsulta al Tribunal, después del inicio de las presentes, que se amplió el horario de operaciones del Aeropuerto de El Palomar convirtiéndolo en H24. Entiende que por ello, mal pudo el juez subrogante el 10/4/2018 saber que se iba a extender el horario nocturno del Aeropuerto ya que no se había presentado ninguna información en la causa y por el contrario se había dejado constancia que el horario era de 6 a 21 horas y que no existía ningún plan de vuelos presentado en el expediente.

Reitera que la decisión del dec. 1092/2017 que llevó al PEN a disponer la incorporación de la Base Aérea El Palomar al Sistema Nacional de Aeropuertos para que funcione con vuelos comerciales, fue sobre la base del horario de 6 a 21 hs que estaba informado en la foja 114 del expte. 625/2017.

Finalmente, aporta nuevas capturas de pantalla de la página de internet de Aeropuertos Argentina 2000 de donde surgen vuelos nocturnos, tanto aterrizajes como despegues de las empresas *low cost* que operan en dicho Aeropuerto de El Palomar. Reitera la petición de que se ordene el cese de los vuelos nocturnos de 22 a 7 horas.

A fs.171 se llaman autos a resolver.

II) Cabe recordar, en primer término, que el presente incidente nro. 21 ha sido formado a fin de tratar el tema denunciado por la actora acerca del gran incremento de vuelos nocturnos en el Aeropuerto de El Palomar, que no





Poder Judicial de la Nación

respetarían el derecho humano al reposo o descanso y el derecho a la salud invocados. Es por dicha circunstancia que el presente se encuadra en el art 2, inc 2 de la ley 26.854,

Sin perjuicio de este tema puntual a tratar, cabe destacar que desde el inicio de la causa principal (el 21/11/2017) y en particular desde la imposición del trámite ordinario de la causa el 5/02/2019 la **actora no dio traslado de la demanda a las contrapartes**, impidiendo a que en la actualidad se cuente con un panorama integral de la situación ambiental del Aeropuerto de El Palomar, y en especial que se haya no solo escuchado a todas las contrarias, sino que **no se haya producido alguna pericia o prueba efectuada por especialistas en el tema ambiental aeroportuario que sea imparcial a ambas partes.**

Es decir, que resulta paradójico e inexplicable, que la parte actora, que invoca de manera constante situaciones de urgencia, peligro y vulneración de derechos (y a más de 20 meses del inicio de estas actuaciones), **no haya dado traslado de la demanda** y que, por tanto, ello **haya impedido la realización del correspondiente estudio ambiental de la cuestión de fondo para poder resolver de manera definitiva** la presente causa.

En este sentido, y a pesar de reiteradas intimaciones y advertencias a la actora que **sólo ha instado la medida cautelar como cuestión incidental** y que mereciera la confirmación de la Excm. Cámara Federal de la jurisdicción, Sala I y la petición por parte del Máximo Tribunal del expediente principal a la fecha, la suscripta considera que encontrándose en juego el orden público





Poder Judicial de la Nación

ambiental y los derechos fundamentales de los habitantes de El Palomar y zonas aledañas, corresponde que me pronuncie en el presente.

Tampoco se puede soslayar, la actitud procesal reticente en este incidente de la codemandada ANAC., quien luego de diversas intimaciones no ha aportado la información completa y ordenada (vid informe de la Actuaría) requerida por la suscripta en cuanto a los planes de vuelos en dicho Aeropuerto y la incorporación de la documentación de manera correcta al Sistema lex 100 que permitiría no solo su visualización por la actora, sino del público en general a través del sistema de consultas web del Poder Judicial.

Luego del escrito del actor del 13 de junio del corriente, a casi dos meses, debo resolver con lo aportado por las partes y la certificación de la página de la Actuaría que resulta parcial, en atención a que la página web de Aeropuertos Argentina 2000 brinda información de la fecha y a lo sumo del día anterior y posterior a la consulta.

No caben dudas que de dicha documental surge que en el Aeropuerto de El Palomar, se comenzaron a operar vuelos nocturnos de las dos empresas autorizadas Flybondi SA. y Jetsmart, con despegues y arribos incluso en altas horas de la madrugada (vid fs.167/169) impresión de pantalla de la página web de Aeropuertos Argentina 2000 - constatación de la Actuaría- donde surgen aterrizajes a las 02.12 el martes 6/8 de la empresa Flybondi o a las 02.52 la misma empresa el 7/8, provenientes de Bariloche.





Poder Judicial de la Nación

Esa sola circunstancia, con la información aportada por la actora en su escrito de inicio y no controvertida por las accionadas, quienes por el contrario sostienen su autoridad para operar en dicho Aeropuerto en **forma irrestricta**, importa realizar consideraciones en tal sentido en las presentes.

Como ya sostuve en los párrafos precedentes, si bien el proceso principal no se ha sustanciado ni abierto a prueba, fue justamente la etapa inicial del proceso que llevó a la suscripta a dictar una medida cautelar que **sólo autorizaba a realizar 3 vuelos diarios** en un Aeropuerto que hasta esa fecha operaba casi solamente como Base Aérea y a exigir a las autoridades informes ambientales periódicos, que se fueron cumpliendo hasta el mes de mayo del corriente y una audiencia pública.

En tales informes ambientales si bien se daba cuenta de una cierta cantidad de vuelos a los fines de la medición del ruido, se consignaba que no se efectuaban mediciones en horarios nocturnos por no haber vuelos (vid informe de avance ambiental incorporado a fs. 1837/1848 de los autos principales) y mucho distaba de la cantidad de vuelos que se fueron incrementando y que **en la actualidad ascienden casi a 20 vuelos diarios** conforme la consulta web citada (www.aa2000.com.ar/elpalomar).

Es preciso puntualizar, que la propia OACI (Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual es parte adherente la Argentina), ha efectuado recomendaciones que han tomado carácter preceptivo y del cual han surgido un cuerpo normativo de origen supraestatal, estatal, regional y local que, afecta tanto al sector de la industria aeronáutica, las compañías aéreas y los





Poder Judicial de la Nación

sistemas y entes nacionales responsables de la navegación aérea, como a los municipios implicados en la expansión urbana de los entornos aeroportuarios.

Entre las medidas propuestas restrictivas en la explotación de las infraestructuras, se mencionan las que se han tomado en determinados períodos especialmente problemáticos **como es el nocturno**, y que pueden variar desde la total restricción de vuelos nocturnos –como el caso del Aeropuerto de Frankfurt-, hasta otros que implican restricciones parciales – un número máximo de operaciones por pista –aeropuerto de Schiphol en Amsterdam-, o como en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, en donde existe una prohibición total en operaciones nocturnas (vid “El Problema del Ruido en los entornos Aeroportuarios. El caso del Aeropuerto de Palma de Mallorca” artículo escrito por Joana María Seguí Pons, María Rosa Martínez Reynés, Maurici Ruiz Pérez y Joana Eva Martí Peñas para la Universitat de les Illes Balears, Departament Ciències de la Terra, y publicado en el Boletín de la A.G.E. nro 38, 2004 pags. 225-243, www.age.geografia.es).

Se ha considerado la **prohibición de los vuelos nocturnos** como un tema difícil, complejo y, a menudo controvertido, que afecta a muchas partes interesadas, y que sería difícil prescribir una solución general al problema de la prohibición, dada la necesidad de evaluar las condiciones específicas de cada aeropuerto y sopesar todos los factores pertinentes (vid Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF) Sexta Reunión, Montreal 18-22 de marzo de 2013 (www.icao.int atconf6)). En dicha evaluación se consigna que desde mediados de





Poder Judicial de la Nación

2012, existen unos 250 aeropuertos internacionales y del interior de todo el mundo que se impone algún tipo de restricción operacional nocturna.

Teniendo en cuenta ello y que el Aeropuerto de **El Palomar** se encuentra emplazado en una **zona densamente poblada**, que debido a la escasa actividad aeroportuaria anterior al inicio de la actividad comercial en el 2018, los municipios han permitido una expansión urbana a su alrededor, resulta imprescindible tener en cuenta que se ha demostrado que la presión sonora por encima de determinados umbrales genera efectos muy negativos sobre el organismo humano, causando alteraciones del sistema auditivo, pero también del sistema nervioso, generando situaciones de fatiga y estrés que pueden llegar a niveles de alto riesgo para la salud. Sin llegar a estos extremos se han descripto perturbaciones en la comunicación, la vida privada y las relaciones sociales como consecuencia de la polución acústica (vid artículo ut supra citado, en [www.icao.int atconf6](http://www.icao.int/atconf6), pag. 2).

La propia Organización Mundial de la Salud (OMS) ha establecido ciertos umbrales a partir de los cuales pueden surgir los distintos efectos nocivos y ha elaborado recomendaciones orientativas a los entes e instituciones competentes sobre los límites aceptables para la salud. Pero, sin embargo se dice que **los aterrizajes y despegues de las aeronaves más silenciosas suponen una presión sonora superior a 100 dB** y que se extiende a lo largo de corredores de varios kilómetros en la misma dirección de las pistas en las que se realizan las maniobras y lo hace en función de factores de tipo meteorológico –como la





Poder Judicial de la Nación

humedad relativa y el viento- que facilitan o dificultan su propagación (vid www.age.geografia.es, pág. 227).

Es así entonces, que considero que se encuentran reunidos los requisitos del art. 230 del CPCCN y que resulta razonable que la **actividad aeronáutica nocturna** en el Aeropuerto de El Palomar, que data de época reciente, **sea prohibida** en esta etapa de la causa y hasta tanto se dicte sentencia definitiva, a los fines de preservar la salud de la población ubicada en los alrededores del Aeropuerto de El Palomar, que a la fecha está siendo alterada en su descanso y el sueño nocturno –en los términos descriptos en los párrafos precedentes- y derechos protegidos en la Constitución Nacional (art. 42 y en los Tratados Internacionales, conforme art. 75, inc. 22). Máxime, también teniendo en cuenta la existencia de Aeropuertos cercanos como el de la localidad de Ezeiza, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (32,7 km).

Atento a que el cese de dicha actividad aeroportuaria se considera adecuado modificar parcialmente lo solicitado por la parte actora y ordenar que sea entre las **23 y 6 horas** (art. 204 del CPCCN y art. 32 de la ley 25.675) y que puede demandar complejas actividades por las autoridades a cargo y por las empresas usuarias de dicho Aeropuerto de El Palomar, a los fines de la adecuación de la medida aquí ordenada **se otorga un plazo de 30 días corridos a los fines de su cumplimiento.**

III) Atento a la índole de la cuestión planteada que involucra el derecho a la salud y el ambiente, exímase a la parte de prestar caución conforme el art. 200 inc 2 del CPCCN.





Poder Judicial de la Nación

IV) Las costas se imponen en el orden causado, atento la complejidad de la cuestión resuelta (art. 68 del CPCC.).

Por lo expuesto,

RESUELVO:

1) Hacer lugar a lo solicitado por la actora y ordenar el cese de la actividad aeroportuaria civil en el Aeropuerto de El Palomar entre las **23 y las 6 horas**, hasta tanto se dicte sentencia definitiva, comunicándose esta medida mediante cédula electrónica al Ministerio de Transporte de la Nación y la ANAC y a las empresas aeroportuarias Flybondi SA mediante cédula electrónica y Jetsmart mediante cédula papel a sus domicilio legal, esta última debiendo ser confeccionada por la parte actora.

2) Otorgar un plazo de **30 días** corridos a los fines del cumplimiento del punto 1) de este resuelvo.

3) Eximir a la parte de prestar caución conforme a los fundamentos del considerando III).

4) Con costas en el orden causado (art. 68 del CPCC).

Regístrese y notifíquese a la actora por cédula y por Secretaría.

MARTINA ISABEL FORNS

JUEZA FEDERAL

