

La Base Aérea Militar El Palomar no es buen lugar para la instalación de un aeropuerto comercial

El Arroyo Morón no tolerará los residuos y contaminación que provoca un aeropuerto, el barrio no tolerará sus niveles de ruido y tránsito, la parte del predio que aún conserva riqueza ambiental valiosa, tampoco.

Ecosur, a través de su apoderada Dra. Andrea Burucua, se presentó como "Amicus Curiae" en los dos amparos iniciados contra la habilitación del aeropuerto, que tramitan ante el Juzgado Federal en lo Civil y Comercial y Contencioso Administrativo de San Martín Nro. 2, a cargo de la Dra. Martina Isabel Fornis, (MARISI Leandro c/ Poder Ejecutivo Nacional y otros s/ Amparo Ambiental" y "MARTINEZ, Nahuel David Franco c/ ESTADO NACIONAL S/ AMPARO AMBIENTAL").

Transcribimos parte de nuestra presentación.

INTRODUCCION.

La instalación y habilitación de un aeropuerto internacional es una decisión política que implica y requiere una adecuada planificación e importantes obras de infraestructura. Por su magnitud, este tipo de emprendimiento y/o actividad, reconocida a nivel internacional como de altísimo impacto ambiental, deben responder a una medida estatal adoptada con mesura y como parte integrante de una programación, de un ordenamiento territorial, de un plan de gobierno.

No parecería ser el caso de marras. La serie de resoluciones y decretos que implican la transformación de la Base Militar "El Palomar" en "aeropuerto internacional", casi a propuesta de una empresa, con importantes irregularidades e incumplimientos, daría cuenta de la liviandad con la que se pretende gestionar cuestiones tan serias como son el transporte aéreo, la seguridad, la protección del ambiente y la calidad de vida de miles de personas.

"La Base Aérea El Palomar" se encuentra rodeada de viviendas, comercios y establecimientos escolares, es decir todo un barrio que fue creciendo entorno a un inmueble militar con escaso movimiento de aeronaves. Un barrio que, con la instalación de un aeropuerto internacional, se verá absolutamente modificado, que comenzará a recibir niveles de ruido altísimos, un tránsito vehicular multiplicado, aviones sobrevolando los patios, las calles, las terrazas.

La Base es además un enorme espacio verde, un pulmón que da cobijo a especies de flora y fauna, un inmueble por el que corren los zanjones Corvalán y Cespedes, tributarios del Arroyo Morón, que pertenecen a la cuenca media del río Reconquista. Esta transformación propuesta desde el estado nacional, que ya ha provocado desmontes, implicará una pérdida de espacio verde en una zona que en promedio aquellos apenas superan el metro cuadrado por habitante, diez veces menos que lo recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS) y lo que exige la Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de la provincia de Buenos Aires. El espacio verde no es sólo un lugar para recreación, es una necesidad vital y un derecho ambiental.

Y sumado a todo lo dicho, semejante decisión, la de enclavar un aeropuerto internacional en medio de un área densamente poblada, se tomó sin cumplir con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto por las leyes, sin participación de los vecinos afectados, sin que la provincia de Buenos Aires y los municipios involucrados se hayan expedido al respecto.

Estas cuestiones, que seguidamente desarrollaré con más detalle, son las que nos traen hasta aquí, a brindar nuestra opinión, a poner a disposición de V.S. la experiencia que hemos construido por ser una organización que participa activamente por la defensa del ambiente y la naturaleza en la zona y durante muchos años como parte del Consejo Consultivo de la Cuenca del Reconquista (COMIREC).

A) PROCEDIMIENTO DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL.

Me referiré en primer término al proceso administrativo por el que se permitieron vuelos comerciales, hasta la fecha solo de la empresa Flybondi, sin dar cumplimiento a los recaudos, principios y normativa ambientales.

El 26 de junio de 2017, por resolución 408 del Ministerio de Transporte, se autorizó a la aerolínea FlyBondi a establecer su "base de operaciones" en El Palomar y a operar 56 de las rutas que se le concedieron desde allí, con aviones de gran porte Boeing B 737-800 y Airbus A-320. Al momento de dictarse dicha norma la Base de El Palomar no integraba el Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A.). Recién 6 meses después, por Decreto 1092/17 se lo incorporó al S.N.A., para lo que el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), no manifestó objeción dependiendo ello de realizarse el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente, así como también adoptarse las medidas pertinentes a efectos de determinar el alcance de las distintas jurisdicciones -civil y militar - involucradas.

Luego, la Base fue incluida dentro de los aeropuertos concedidos a Aeropuertos Argentina 2.000.

Sin embargo y aún con amparo iniciado y medida cautelar ordenada las operaciones de la empresa Flybondi comenzaron finalmente el 9 de febrero del corriente año, sin ningún tipo de procedimiento de impacto ambiental, sin acto administrativo aprobando y declarando la aptitud ambiental del emprendimiento y sin que los ciudadanos hayan sido consultados en relación a una decisión que los afectaría directamente. Es importante aclarar que no importa si se trata de Flybondi o de cualquier otra aerolínea, el que debe ser autorizado a operar y de determinada manera, con determinada cantidad de movimientos o vuelos, es el aeropuerto y eso no sucedió aún.

Como ya expresamos, la instalación de un aeropuerto merece mayor cuidado, el hecho de que exista una pista, una Base Militar no implica que la misma pueda ser convertida de un día para otro en un aeropuerto internacional.

Y parte del cuidado y de la planificación es la evaluación concienzuda de los impactos ambientales y sociales que dicha instalación tendrán. De qué manera afectarán la vida de los que viven allí desde hace años. Y justamente esa afectación no puede medirse sin la participación de los vecinos.

En este marco resultan de plena aplicación la integridad del texto de la ley 25.675 General del Ambiente así como la ley provincial 11.723 "Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales".

La ley nacional 25675, en su artículo 11, determina que toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, **previo a su ejecución.**

En absoluta sintonía, el artículo 10° de la ley provincial N° 11.723 establece que todos los proyectos consistentes en la realización de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo al ambiente de la Provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales, **deberán obtener una declaración de impacto ambiental expedida por la autoridad ambiental provincial o municipal.**

Es más, el Art. 23 de esta última ley determina que si un proyecto comenzara a ejecutarse sin haber obtenido previamente la declaración de impacto ambiental, deberá ser suspendido por la autoridad ambiental provincial o municipal correspondiente.

El Ministerio de Transporte avanzó en la toma de decisiones y la empresa Aeropuertos Argentina 2.000 procedió a hacer movimientos de suelos, desmontar

y realizar diversas obras y en autos se tomó la decisión de autorizar 77 vuelos mensuales **sin que este procedimiento establecido por las leyes se haya cumplido.**

Con respecto a la participación ciudadana, la misma está establecida por los artículos 19, 20 y 21 de la ley General del Ambiente. El artículo 20 de la Ley 25675 establece que "las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente.

Por su parte el artículo 21 fija que "la participación ciudadana deberá asegurarse, principalmente, en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental y en los planes y programas de ordenamiento ambiental del territorio, en particular, en las etapas de planificación y evaluación de resultados".

Ahora bien, en autos la demandada presentó informes ambientales que según sus dichos habrían sido aprobados por la autoridad competente. ¿Constituyen dichos informes parte de un procedimiento de evaluación de impacto ambiental regular? Claro que no. Esos informes segmentados, incompletos, con importantes omisiones o ausencia de datos no permiten siquiera dimensionar con exactitud cuál es el proyecto para el aeropuerto, cuántos movimientos se prevén, cuántas empresas podrán operar desde allí. De qué manera se gestionarán los residuos de todo tipo, evaluación de ruidos y vibraciones, medidas de mitigación, planes de contingencia, etc. Y además de dichas omisiones, los informes habrían sido aprobados sin consulta ciudadana previa.

Muchas de estas cuestiones fueron tomadas en cuenta para decretar la suspensión de los vuelos a través de la medida cautelar dictada en fecha 10 de enero de 2018 que fue levantada a los pocos días, el 1 de febrero. En este último auto, en el que se reconocían incumplimientos y falencias en la evaluación de impacto V.S. autorizó una cantidad de vuelos mensuales. No está de más decir que fue una decisión difícil de entender dado que si un aeropuerto no está habilitado, no está habilitado para nadie, ni para uno ni para diez vuelos.

Y en esa misma resolución del 1 de febrero, que reconoce que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental no estaba completo, V.S. ordenó que se lleve a cabo una audiencia pública para que la ciudadanía se exprese y manifieste sus objeciones al proyecto, mientras algunos vuelos se llevaban a cabo.

El Ministerio de Transporte convocó a esa audiencia pública y puso a disposición una serie de informes de obras (terminal, baños, plataforma, etc.) pero no hizo lo mismo con los informes presentados en autos. A la fecha existen diversos informes, algunos presentados en autos otros en el expediente que se abrió para la audiencia, aún juntándolos no alcanzan

para poder informarnos sobre el plan que el Ministerio de Transporte tiene para la Base Militar El Palomar.

A modo de ejemplo para que V.S. tome cuenta de lo confuso del asunto, el informe de la construcción de la plataforma que presentó Aeropuertos Argentina 2.000 dentro del expediente de la audiencia no fue acompañado en autos y contiene, como de costado, una proyección de tráfico aéreo, con las operaciones previstas para el año 2018. Allí se da cuenta de las operaciones de Andes Líneas Aéreas, Amazonas, Fly Bondi y Vía Bariloche, con operaciones mensuales de cada una sumando un total de 17904 operaciones para todo el año 2018. A su vez considera las hipótesis de la incorporación de Avianca, en el año 2020, con 4 operaciones diarias y LATAM, en el año 2022, con 10 operaciones diarias.

Con respecto a la Fuerza Aérea ese informe considera la operación de 1 C-130 por el sector de forma trimestral.

Esta proyección no coincide con ninguna otra información aportada en autos, de hecho algunas de las empresas mencionadas aún no han sido autorizadas a operar desde el Palomar, sin embargo la empresa concesionaria cuenta con esa información.

También nos permite entender el movimiento que con anterioridad a esto tenía la Base Aérea El Palomar no era ni cercano a lo que la demandada manifiesta en autos.

Señor Juez, la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) es un procedimiento de carácter preventivo – precautorio que permite predecir las consecuencias ambientales de proyectos o actividades humanas. Lejos de ser un obstáculo al desarrollo o al progreso representa una herramienta de gestión que le permite a los estados tomar decisiones sustentables. Participar en ellos como ciudadanos a los que afectará una decisión determinada es un derecho humano.

Como ya expresamos, un aeropuerto no es una obra menor, conlleva impactos ambientales y sociales enormes y la decisión de asumirlos no puede ser tomada a la ligera, desde un sillón de despacho a varios kilómetros. Un proyecto de ese tipo requiere una adecuada planificación, ser parte de un ordenamiento territorial, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental debe cumplirse prolijamente y, tal como dice la ley, antes de que aviones de cualquier empresa operen allí.

B) AUSENCIA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Otra cuestión que llama la atención es el silencio que guardan las autoridades ambientales y/o competentes de la provincia de Buenos Aires y la falta de consulta de la que fueron objeto.

Si bien la actividad aeronáutica es competencia del estado nacional, la instalación de un aeropuerto en un municipio bonaerense y su impacto ambiental es una cuestión que (también) compete a la provincia.

Estaríamos frente a una circunstancia en la que concurren competencias nacionales y locales. Aunque el proyecto sea nacional deberán cumplirse las normas provinciales como en cualquier otro caso.

De hecho la regulación ambiental es eminentemente local, la única facultad que las provincias delegaron en la nación es la de dictar las leyes de presupuestos mínimos. Siendo que, en virtud del artículo 124 de la C.N., corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio, estas no pueden quedarse calladas al momento de autorizarse una obra como la del tipo de las presentes actuaciones.

Ya lo ha dicho la Corte Suprema: "...5º) Que el ejercicio de las competencias concurrentes que la Constitución Nacional consagra en los arts. 41, 43, 75, incs. 17, 18, 19 y 30, y 125, entre otros, no implica enervar los ámbitos de actuación de ninguna órbita del gobierno, sino que importa la interrelación, cooperación y funcionalidad en una materia común de incumbencia compartida, como es el caso de la protección del medioambiente, sin perjuicio del poder de policía que, en primer término, está en cabeza de las provincias. Este tipo de complementación a nivel constitucional es el que se dispone en el art. 41 de la Constitución Nacional..." (arg. Fallos: 331:2135).

La tutela del ambiente requiere un federalismo de concertación, que implica consenso y el trabajo conjunto de las distintas jurisdicciones (Nación – Provincias) a fin de lograr una regulación eficaz. Es imprescindible en estos actuados que esté presente el estado provincial. Que emitan opinión el Organismo para el Desarrollo Sostenible (OPDS) en relación al impacto que generará el aeropuerto en la zona, la Autoridad del Agua (ADA) que se expida sobre los vuelcos de efluentes, aguas azules, aguas pluviales, el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC) y todos aquellos que correspondan.

¿Se ha cumplido con la normativa ambiental provincial? ¿Se ha autorizado la descarga de efluentes gaseosos a la atmósfera por parte del organismo bonaerense competente? ¿Se cumplen los niveles de ruidos y vibraciones establecidos para la zona por las normas locales? ¿Se han solicitado los permisos de vuelcos a la Autoridad del Agua (ADA)? ¿Se dio cumplimiento a la ley 5965 de la provincia de Buenos Aires? Las respuestas a estas preguntas no se encuentran en ningún informe ni consta en expediente alguno.

c) IMPACTO AMBIENTAL POR LOCALIZACION. CONTAMINACION

SONORA.

El Manual de planificación de aeropuertos de la OACI (no estaríamos citando a un organismo contrario al desarrollo de la industria aeronáutica) dice en su introducción: "La planificación de los aeropuertos debe considerarse como parte integrante de un programa de planificación completo que abarque toda una zona. Es necesario armonizar la ubicación, tamaño y configuración del aeropuerto con la forma en que se utilicen los terrenos para fines residenciales, industriales, comerciales, agropecuarios y otros, dentro de la zona, teniendo en cuenta los efectos del aeropuerto sobre las personas, la flora, la fauna, la atmósfera, los cursos de agua, la calidad del aire, la contaminación de suelos, las zonas rurales (incluidos los desiertos) y los demás aspectos del medio ambiente..."

La inversión que demanda la puesta en marcha de un aeropuerto es enorme. La decisión de su localización es una de las más importantes y en este caso el estado estaría incurriendo en el mismo error que se cometió con el aeroparque Jorge Newbery. Se está optando por un lugar con el mismo problema que aquel o peores, con los mismos límites con los que hoy en día se encuentra.

Sobre el aeroparque referido, según informes técnicos previos a su concesión hace más de una década (1987), se decía: "la presencia de áreas residenciales tan cercanas a la zona aeroportuaria conlleva importantes problemas de seguridad y de impacto sobre el medio ambiente (sobre fenómenos de polución acústica y atmosférica y máxime teniendo en cuenta que tenía y tiene una sola pista) que dieron lugar a los fundamentos que el Poder Ejecutivo de la Nación mantuvo a los fines de determinar la incompatibilidad evidente entre el aeropuerto y la ciudad, sobre todo en lo que respecta a los fenómenos de polución acústica ocasionados por los movimientos aéreos y a los problemas de acceso ligados con su ubicación... Afecta acústicamente a varios barrios de la Ciudad de Buenos Aires –especialmente la zona nordeste, donde se encuentra la Ciudad Universitaria de la UBA– y a la zona sudeste del Partido de Vicente López de la provincia de Buenos Aires".

Y ya en 1996 se lo consideraba como "no sostenible" considerando el previsible incremento del tráfico". (CC 1997, fs. 4339 (Plan maestro del concesionario))

Tal es así que el Contrato de Concesión suscripto el 9 de febrero de 1998, preveía el cambio geográfico del aeroparque por inviabilidad netamente ambiental y de seguridad, dado que el caudal de vuelos y su ubicación metropolitana excede los límites tolerables en cuanto a ruidos y ambiente y pone en peligro a la población urbana en virtud del propio riesgo de la actividad aeronáutica... El plan de inversiones debía prever el reemplazo del

Aeroparque antes del año 7 de la concesión, "por uno nuevo o existente que atienda las necesidades de la demanda aeroportuaria de la CABA, por el término de la concesión..."

Uno de los mayores impactos que tendrá la instalación de un aeropuerto internacional en la Base Militar "El Palomar" es sin dudas la contaminación sonora. El ruido es una consecuencia directa del tráfico aéreo, esto no está en discusión, es una cuestión reconocida en todo el mundo. Lógicamente las principales fuentes de emisión de ruido son las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

Son varias las escuelas cercanas a la Base, miles los niños que se verán afectados por el movimiento de los aviones. Algunas de los establecimientos están a metros de la pista.

Un estudio elaborado por el Colegio de Fonoaudiólogos de la Provincia de Buenos Aires, que abarcó establecimientos educacionales de la ciudad de La Plata, reveló que en las aulas y salones el sonido producido, tanto por la actividad escolar como por diversos factores ambientales, deteriora el proceso de aprendizaje y los docentes y alumnos se exponen a diversos problemas de salud como disfunciones auditivas y en las cuerdas vocales (por reflejo cócleo-recurrential). Se llegó a la conclusión de que por falta de acústica en las aulas y excesivo nivel de ruido que llega de la calle, en algunas escuelas, los alumnos no alcanzan a retener un porcentaje mínimo de los mensajes para que puedan ser comprendidos correctamente. (http://www.cflp.org.ar/comision_trabajo.php?CAT=6)

Contrariamente a lo que se puede pensar que la sordera llega con la edad, los Jóvenes, son actualmente los más afectados.

El oído es un órgano tan delicado que cuando pierde su capacidad auditiva, ya no la puede restablecer.

El daño por ruido puede ser agudo o crónico, pero estadísticamente, la pérdida de la audición suele ser progresiva y sigilosa.

La Organización Mundial de la Salud considera los 50 dB como el límite superior deseable, mientras que establece el límite de tolerancia en 65 dB.

En cuanto a las consecuencias de la exposición del ruido en niveles que superan lo permitido, transcribimos un párrafo de una nota publicada en la página del Colegio de Fonoaudiólogos de La Plata: "mayor a 65 dB conlleva no sólo a la pérdida auditiva, cuyo primer síntoma es el zumbido sino también es un factor agresivo para el medio ambiente, para el bienestar psicosocial (provoca depresión, ansiedad, stress, nerviosismo, agresividad) y para el organismo en general (produce fallas de atención y concentración, trastornos del sueño, cefaleas, trastornos digestivos)".

(http://www.cflp.org.ar/noticia_ampliada.php?ID=849)

De acuerdo al informe que consta en autos en el que se monitorearon los ruidos producidos por la actividad aérea autorizada durante el mes de febrero, con tan solo dos movimientos diarios, en numerosas ocasiones se superaron los 70 decibeles en distintos puntos del muestreo. Y nótese que en casi todos los despegues los niveles de ruido medidos en el campo de deportes del Colegio Emaús superaron los 90 decibeles. Estamos hablando de un solo avión por día. ¿Qué ocurrirá con la cantidad de movimientos diarios que suele tener un aeropuerto con un funcionamiento regular? ¿Cómo se impartirán clases en los colegios con esos niveles de ruido? Un desastre ambiental.

¿Cómo se permite el funcionamiento de un aeropuerto, en medio de viviendas y escuelas, sin la evaluación de los niveles de ruido que se estiman? ¿De qué forma se evitarán o minimizarán los ruidos? Nada de esto se sabe. Priorizar el transporte aéreo (que podría garantizarse en otros dos aeropuertos cercanos) a la salud de la gente es contrario a derecho. Los posibles daños a la salud y el menoscabo de la calidad de vida de los vecinos a la Base no se han medido, no se han tenido en cuenta. Sin esos datos no hay evaluación de impacto ambiental posible y legal.

d) PARTE DEL PREDIO DE LA BASE MILITAR EL PALOMAR ES UN HUMEDAL. CUENCA DEL RECONQUISTA.

Como adelantamos el predio de la Base Militar El Palomar linda con el arroyo Morón y contiene los zanjones Céspedes y Corvalán todos cursos de agua que integran la cuenca del Río Reconquista.

El predio es un humedal y debe ser objeto de un uso sustentable. Y así lo reconoció el Organismo para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires (OPDS) en su informe de 2008 "Sistema de Gestión Ambiental-Cuenca del Río Reconquista-Arroyo Morón". El mismo expresaba: "Finalmente, es importante destacar la importancia ecológica y social que posee el Arroyo Morón, vinculado a un área muy urbanizada, como son las localidades de Morón, Hurlingham, Tres de Febrero e Ituzaingó, y que forma parte de la cuenca Reconquista/Luján, situación que permite considerarlo como un importante HUMEDAL" Pág.: 335.

Los humedales se encuentran protegidos por la Convención sobre los Humedales, aprobado el 2 de febrero de 1971 en Ramsar. Nuestro país es parte contratante de dicha convención (Ley 23.919) y al adherir asumió el compromiso de promover el uso racional de todos los humedales de su territorio mediante la planificación racional del uso del suelo, entre otras obligaciones.

Los humedales proporcionan recursos naturales de gran importancia para la sociedad. A fin de conservarlos, su aprovechamiento debe enmarcarse en el uso

racional. El uso racional de los humedales es el mantenimiento de sus características ecológicas, logrado mediante la implementación de enfoques por ecosistemas dentro del contexto del desarrollo sostenible.

La ley 25688 establece que las cuencas hídricas deben gestionarse como una unidad, de manera integral, lo que se haga en una parte del río afectará todo el río dado que el mismo es uno solo aunque atraviese distintas jurisdicciones políticas.

El manejo integrado de cuencas es un proceso transversal, interdisciplinario de decisiones sobre los usos y las modificaciones a los recursos naturales dentro de una cuenca. A nivel institucional este concepto apunta hacia una administración única o por lo menos coherente del recurso hídrico que constituye en sí mismo una integralidad.

Para esto, para coordinar las actividades de las distintas jurisdicciones están los comités de cuenca.

En la provincia de Buenos Aires la ley 12.653 creó el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC) con el objeto de prestar servicios y realizar acciones conducentes a la gestión integral y preservación del recurso hídrico de la Cuenca del Río Reconquista.

Y el artículo 4 de dicha ley dice que *"para tal fin ejercerá el poder de policía de la cuenca conforme lo determine la reglamentación."*

Se cumplen once años de la emisión del Informe del Defensor del Pueblo Nación del Río Reconquista -2007-, donde se definió la condición del río como la de un verdadero "Desastre ecológico" (Res DPN 22 y 23 de 2007) y se concluyó que es el SEGUNDO río más contaminado del país.

La provincia de Buenos Aires se endeudó en dos oportunidades para sanear esta cuenca.

Durante el período 1996 a 2001 se desarrolló el Programa de Saneamiento y Control de inundaciones en la Cuenca del Río Reconquista, a cargo de UNIREC y con financiamiento del BID, 795 OC-AR. El mismo se dio por agotado con las obras de canalizaciones y estaciones de bombeo, sin llegar a ejecutarse su "componente ambiental".

El segundo préstamo, más reciente, otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), convalidado finalmente el 10-12-14, endeudó a la provincia por doscientos treinta millones de dólares para poner en marcha un proyecto de saneamiento que no ha tenido en cuenta la instalación de un aeropuerto internacional en la cuenca media.

El arroyo Morón, que es el que se encuentra involucrado en autos, es el más caudaloso de la cuenca (Dr. Cicerone UNSAM 2011) y recibe numerosos efluentes industriales, que lógicamente lleva al Río Reconquista. Esta por su parte, aporta el 30% de la contaminación que tiene el Río de La Plata, que es de donde se provee agua la Ciudad de Bs As y alrededores.

Resulta casi impensable que el Arroyo Morón tolere los residuos y contaminación que provoca un aeropuerto, de hecho nunca estuvo previsto en ninguna exposición con los funcionarios responsables del tema, tanto provinciales como municipales y nunca fue la temática, objeto de ninguna presentación formal en ninguna de las múltiples reuniones de Consejos Consultivos de COMIREC a lo largo de todos estos años y mucho menos se le ha notificado al BID (ente financiador), ni al equipo de Salvaguardas Ambientales y Sociales del mismo que monitorean el actual programa.

En las instancias actuales de la Argentina y la Provincia de Buenos Aires, se conocen ya las consecuencias negativas de la falta de ordenamiento territorial integral. El hilo conductor en estos casos, es la inexistencia de un ordenamiento territorial que regule el uso del suelo y armonice el desarrollo con el cuidado del ambiente y el agua. Hay municipios de la cuenca del Reconquista que promueven asentamientos e incluso parques industriales en zonas inundables de la cuenca, sin que estas iniciativas se inserten en un plan de gestión. Este componente debe ser central al Plan de Gestión Integral e internalizado en todas las restantes acciones o intervenciones urbanas.

La provincia de Buenos Aires necesita que los "desastres ecológicos" no sean excusa de endeudamiento público, pero mucho más necesita la actuación coordinada de los Organismos públicos y sus funcionarios en orden a preservar la salud y la calidad de vida, esencialmente y al menos, en aquellas áreas donde hay normativa e institutos legales y vigentes, como lo es el COMIREC.

De qué manera el río Reconquista o cualquiera de sus afluentes se verá impactado por vuelco de hidrocarburos y distintos efluentes típicos del funcionamiento de un aeropuerto es algo que desconocemos, que no figura en ninguno de los informes presentados por las autoridades nacionales.

Es absolutamente descabellado que, mientras los bonaerenses nos hacemos cargo de una deuda para sanear un curso de agua, el estado nacional proponga una obra de altísimo impacto ambiental dentro de la cuenca sin siquiera consultar a la provincia y/o al COMIREC.

e) PROYECTO DE CREACION DE UNA RESERVA.

Tanto parte del predio de la "I Brigada Aérea de El Palomar" como los terrenos linderos (entre la avenida Derqui, calle José Rodo y límite con Hurlingham por el arroyo Morón) contienen una enorme riqueza ambiental.

Hace tiempo que organizaciones y vecinos plantean la posibilidad de declarar Reserva Natural al área que denominaron y es conocida por toda la comunidad como "Isla Verde". El lugar es refugio de fauna nativa y posee más de 40 especies de flora

asociadas a los bosques de ribera, a la costa del zanjón Corvalán. En dicho ecosistema se preservan diversidad de especies, ambientes y procesos ecológicos de máximo interés.

En el año 2.009 existió un avance por parte del Municipio de Morón de crear esa reserva, en el marco del plan de desarrollo estratégico 2020. Para ello solicitó un estudio a la Universidad de Buenos Aires. En diciembre de 2009, el Grupo de Investigación en Ecología de Humedales de la UBA, encabezado por el biólogo y docente Fabio Kalesnik, realizó el trabajo encargado. En dicho estudio se estableció allí se alberga, precisamente, una elevada heterogeneidad ambiental, que se expresa en una alta riqueza de distintos tipos de ambientes. En el sector norte del predio existe un humedal caracterizado por ser un sistema de depresión alimentado por precipitaciones y que posee funciones ecosistémicas de gran valor para la sociedad, como por ejemplo la amortiguación de inundaciones o la purificación del agua.

Dicho trabajo de investigación se encuentra en autos "MARTINEZ, Nahuel David Franco c/ ESTADO NACIONAL S/ AMPARO AMBIENTAL" en trámite por este mismo Juzgado.

Ese sitio gracias a la poca actividad humana en la zona y el trabajo de organizaciones fue conservado a la fecha. Y si bien finalmente la creación formal de la reserva no se concretó lo cierto es que la misma existe.

Pero lo cierto es que además de la voluntad de los vecinos hubo un principio de avance gradual en ese mismo camino por parte del estado municipal.

El artículo 4 de la ley 25.675 General del Ambiente enumera los principios que rigen la interpretación y aplicación de las leyes ambientales, entre ellos el de progresividad. Este principio sostiene el avance gradual, en etapas, de la concreción de la protección y regulación ambiental. Y lleva implícita (doble dimensión) la obligación de sostener los avances alcanzados, no disminuirlos, no retroceder en los progresos obtenidos, esto se conoce como principio de "no regresión".

Cualquier norma o decisión administrativa que implique retroceso, en el sentido de menoscabo, de un derecho o situación jurídica estarían vulnerando este principio fundamental de la gestión y política ambiental de nuestro país.

La Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires ya aplicó este principio suspendiendo la aplicación de una ley aplicando el principio de progresividad - de no regresión- que rige la materia ambiental.

Así lo decidió en la causa iniciada por la Asociación para la Protección del Medio Ambiente y Educación Ecológica "18 de Octubre" a efectos que se declare la inconstitucionalidad de la ley 14.516, que desafectaba cinco parcelas de la "Reserva Natural Laguna de Rocha", ubicada en el partido de Esteban Echeverría, declarada tal por ley 14.488.

Sin perjuicio de esto, como ya expresé, la reserva, la riqueza del sitio existe. Los informes ambientales presentados por el estado nacional nada mencionan sobre el ecosistema del predio y la forma en que las obras y la posterior actividad aeroportuaria impactarán en él. Ya han realizado desmontes y movimientos de suelo sin haber evaluado dicho daño, sin haber pedido autorización al OPDS, en absoluta ilegalidad.

Y no hay que perder de vista que esta transformación propuesta desde el estado nacional implicará una pérdida de espacio verde en una zona que apenas supera el metro cuadrado espacio verde por habitante, diez veces menos que lo recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS) y lo que exige la Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de la provincia de Buenos Aires. El espacio verde no es sólo un lugar para recreación, es una necesidad vital y un derecho ambiental.

Los espacios verdes públicos cumplen en las zonas urbanas importantísimas funciones: asumen un papel central de oxigenación, contribuyen en la regulación hídrica, reducen los impactos de la contaminación. Son por otra parte articuladores de la vida social, en ellos, las comunidades se expresan de diversas maneras. La pérdida de este espacio será irreparable.

VI. CONCLUSIONES.

Atento lo expuesto en el presente dictamen, podemos concluir lo siguiente:

- a) El aeropuerto proyectado comenzó a operar y se realizaron obras sin los correspondientes procedimientos de impacto ambiental aprobados. No se llevaron adelante instancias de participación previas a la toma de decisión del Estado Nacional, consistiendo ello una violación a la normativa ambiental vigente.
- b) La provincia de Buenos Aires, a través de sus organismos competentes, tampoco han autorizado la instalación de un aeropuerto en la actual Base Militar "El Palomar". La provincia debe ser convocada a estos actuados.
- c) Consideramos que la Base de El Palomar no es una buena localización para instalar un aeropuerto internacional, en medio de un barrio, lindero a escuelas, la peor elección. Su funcionamiento provocará, como todos los aeropuertos, un gran impacto que transformará negativamente la vida de los vecinos a este.
- d) La Cuenca del Reconquista se verá impactada sin haber sido consultada. La provincia de Buenos Aires contrajo una deuda para sanear el río y este proyecto aeroportuario hará más difícil, por no decir casi imposible, su saneamiento.

- e) Ese predio podría transformarse en una gran reserva que enriquezca y mejore la vida de todos. No es progreso vivir en medio del ruido y la contaminación. No es progreso reducir aún más los pocos espacios verdes con los que cuenta la zona.

Por todo lo dicho consideramos que V.S. debe rechazar la instalación de un aeropuerto en la Base Militar El Palomar, decidir en ese sentido irá en favor de la calidad de vida de hombres, mujeres y niños que habitan la zona, que han elegido su lugar para vivir. Es deber de los gobernantes y el Poder Judicial garantizar el cumplimiento de la manda constitucional del artículo 41. Un aeropuerto enclavado en medio del barrio tornará absolutamente ilusorio el derecho a habitar un territorio y un ambiente sano.

VII PETITORIO:

Por todo lo expuesto, solicito a V.S:

- a) Nos tenga por presentados en calidad de "Amicus Curiae", y se declare admisible formalmente dicha presentación.
- b) Se consideren estas argumentaciones al momento de dictar sentencia.

**PROVEER DE CONFORMIDAD,
SERA JUSTICIA.**