



COMUNICADO 10/4/2018

La IN-JUSTICIA FEDERAL de SAN MARTÍN  
LEVANTAMIENTO TOTAL de la CAUTELAR

Estimados,

En el día de la fecha, 10/4/2018, el **Juez Penal Subrogante Néstor Barral** resolvió el **LEVANTAMIENTO COMPLETO** de la medida cautelar y autorizó, a FlyBondi y a cualquier otra aerolínea comercial, a operar vuelos comerciales en forma **ILIMITADA** durante las 24 horas del día desde la Base Aérea de El Palomar, en la más absoluta ilegalidad y *clandestinidad ambiental* ya que a pesar del amparo, hasta el día de la fecha NO SE HA CUMPLIDO el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental exigido por la Ley Nacional del Ambiente 25.675 (Art. 11) y por la Ley del Ambiente de la Provincia 11.723 (Art. 10).-

Asimismo, autorizó la continuación de las obras **en el sector de los HANGARES MILITARES** a pesar de estar los mismos protegidos por la **LEY de SITIOS de MEMORIA 26.691**, y de haber sido **reconocidos** durante la inspección ocular del 8/1/2018 **por la sobreviviente ZORAIDA MARTÍN como lugares en los que estuvo secuestrada durante la dictadura militar**. Todo esto, fue ignorado por el Juez Barral, como así también ignoró por completo la presentación realizada ante el Juzgado por **ZORAIDA MARTÍN** en el día de la fecha.-

Lamentablemente, la extrema celeridad y la arbitrariedad con que ha sido nuevamente levantada, ahora por completo, la medida cautelar, es coincidente con lo que desde hacía algunos días ya había sido anticipado por algunos medios de prensa que informaron acerca del *"acuerdo"* entre la Justicia Federal de San Martín y el Gobierno Nacional para liberar totalmente los vuelos comerciales desde la Base Militar de El Palomar.-

En efecto, no es casual que en el curso de los últimos días, se han sucedido una gran cantidad de atropellos de una Justicia absolutamente alineada con los intereses del Gobierno Nacional:

1) El 26/3/2017 fue rechazado por el Juez Subrogante González Charvay el amparo de la vecina de El Palomar Claudia Sambro Merlo, **en represalia apenas 24 horas después** de que la misma denunció penalmente ante los Tribunales Federales de Comodoro Py a los **Jueces FORNS, BARRAL y GONZÁLEZ CHARVAY** por denegación de justicia y prevaricato por no haber actuado luego de dos meses de iniciado su amparo.-

2) El 27/3/2018 fue rechazado por el Juez Subrogante Charvay, el pedido de suspensión de la audiencia pública en un *trámite express* de menos de 24 horas y sin ver la documentación presentada en el Juzgado de San Martín que denunciaba todas las irregularidades de la misma.-

3) El 3/4/2018, el Juez Charvay se negó a obligar al Ministerio de Transporte a cumplir con la presentación de copias legibles de los informes ambientales a pesar de que todos los gráficos y mapas de ruido eran manchones negros absolutamente ilegibles.-

4) El 9/4/2018 la Justicia rechazó *in limine* -negándose a investigar- la denuncia penal realizada por Claudia Sambro Merlo contra todos los funcionarios involucrados en el negociado de FlyBondi y el aeropuerto trucho de El Palomar.-

5) El 10/4/2018, a las 8.35 horas, la Cámara de San Martín, rechazó la recusación por falta de imparcialidad y enemistad manifiesta realizada contra el Juez Charvay.

6) El 10/4/2018, a las 10.48 horas, fue LEVANTADA por COMPLETO la MEDIDA CAUTELAR.-

El alineamiento automático de la Justicia con el Gobierno Nacional es la única explicación para esta secuencia de rechazos, ya que no existen razones jurídicas ni legales para justificar el levantamiento total de la medida cautelar.-

Para advertir la gravedad de la situación es importante destacar que, a pesar del amparo, al día de la fecha 10/4/2018, la situación de ilegalidad en que se encuentra FlyBondi y el aeropuerto *trucho* de El Palomar, **es IGUAL de ILEGAL que a la fecha de inicio del amparo el 14/11/2017 ya que TODAVÍA SIGUE SIN HABERSE CUMPLIDO** el *Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental* que debe ser realizado por el **Ministerio de Ambiente de la Nación** y por el **Organismo para el Desarrollo Sustentable de la Provincia de Buenos Aires**, cuya omisión no es subsanable ni mediante la celebración de una Audiencia Pública *trucho* -sin frenar las obras ni los vuelos, **lo cual no tiene precedentes-** y **TODAVÍA SIGUE SIN HABERSE CUMPLIDO** con el dictado de la resolución de autorización de la Secretaría de Derechos Humanos de la Nación tal exige la Ley de SITIOS de MEMORIA.-

La Justicia Federal de San Martín *volvió a negar la evidencia* y con **absoluta impunidad ignoró por completo el INFORME del CONICET** que desaconseja categóricamente la utilización de la Base Militar de El Palomar como aeropuerto comercial y que señala todos los errores, omisiones, falencias, inconsistencias y ocultamiento de información de los estudios ambientales hechos por Aeropuertos Argentina 2000 y firmados por personas que carecen de la habilitación profesional necesaria para elaborar ese tipo de estudios.-

- El INFORME del CONICET que desaconseja categóricamente la utilización de la Base Militar de El Palomar como aeropuerto comercial por el DAÑO al AMBIENTE y a la SALUD de las personas que ocasionará:

1) La Base Militar de El Palomar: Una de las PEORES ubicaciones del MUNDO para un aeropuerto comercial:

*La ubicación de El Palomar, respecto de las viviendas que los circundan, lo ubican entre las peores ubicaciones dentro del contexto internacional, para operar un aeropuerto*

*Se encuentra entre los que menor distancia tienen entre la cabecera de pista y las viviendas próximas.*

2) EL INCOMPARABLE ANTECEDENTE del 2010:

*El antecedente de 2010 no tiene punto de comparación con la situación planteada para el futuro inmediato.*

*Esas aerolíneas no poseían aviones grandes y el nivel de ruido era muy inferior al que está programado y que está en discusión.*

*Los niveles de ruido que se consideran en los escenarios futuros son muy superiores a cualquier circunstancia histórica en el lugar. Incluyendo los vuelos de noviembre de 2010.*

3) El OCULTAMIENTO de INFORMACIÓN en los MAPAS de RUIDO que IMPIDE EVALUAR la MAGNITUD del DAÑO:

*Las hipótesis sobre la que se hacen los mapas de ruido no están claramente descriptas.*

*La imprecisión y falta de transparencia no permiten el intercambio de ideas sobre este punto.*

*No se explicita la cantidad de población que estaría expuesta a dosis mayores que 55, 65 y 70 Dba.*

*Su ausencia en el informe es un acto inexplicable que impide evaluar la magnitud del daño que provocara el trafico aeroportuario.*

*Se estaría teniendo en cuenta el ruido del paso de solo una aeronave y no se tiene en cuenta que la molestia se acumula con las múltiples operaciones del aeródromo.*

*Un evento aislado puede ocasionar una molestia leve, pero su reiteración a lo largo del día constituye un daño a la salud.*

#### **4) La INEXISTENCIA TOTAL de medidas de mitigación:**

*No se sugieren medidas activas de mitigación, ni parquizaciones, ni traslados ni planes de insonorización. No se menciona ninguna inversión con ese fin.*

*Esta evaluación de costos se encuentra ausente en la planificación de El Palomar.*

*Asume que primero hay que provocar el daño ambiental para luego iniciar una mitigación con el perjuicio consumado.*

#### **5) EL OCULTAMIENTO de la INFORMACIÓN de la CANTIDAD DE VUELOS INCUMPLIENDO lo exigido por la OACI:**

*La proyección de vuelos en los escenarios futuros son imprecisas e impiden hacer evaluaciones apropiadas de la exposición total al ruido.*

*Y eso está en contradicción con las recomendaciones de la OACI en la que se suelen programar escenarios con una antelación de al menos 10 años.*

6) OMISIONES y FALLAS en la inválida medición de ruidos in

situ:

*La medición de ruidos in situ no aclara en sus valores equivalentes los tiempos en los que se está tomando la exposición.*

*Si no se especifica ese tiempo dado, es imposible razonar a partir de ese valor, ya que no es lo mismo el  $L_{eq}$  de un segundo (que es el que se usa para medir el SEL) que el de 5 minutos que el de un día completo.*

*La no explicitación del tiempo de integración invalida cualquier análisis subsiguiente e imposibilita su interpretación e implicancias.*

7) EL DESCONOCIMIENTO TÉCNICO de quienes hicieron los estudios ambientales por utilización de la INAPLICABLE norma IRAM 4062:

*La aplicación de la norma IRAM 4062 para evaluar la molestia del ruido provocado por aeronaves no corresponde por la misma formulación de la norma y demuestra desconocimiento técnico en la evaluación del impacto ambiental de ruidos aeroportuarios.*

*La comparación entre el cálculo y las mediciones tiene errores muy grandes, que deben ser estudiados mejor y ser comprendidos, por los que elaboraron los informes, antes de utilizar las simulaciones para tomar decisiones en políticas públicas.*

➤ La Justicia Federal de San Martín, también ignoró las dos denuncias penales por la violación de la misma medida cautelar que ahora tuvo el tupe de levantar, sin siquiera haber impuesto una sanción ni haber exigido ni una simple explicación ni a FlyBondi ni al Gobierno.-

➤ Resulta gravísimo que la Justicia Federal de San Martín permita que el Gobierno **EXPERIMENTE con la POBLACIÓN**

como si fuésemos **CONEJILLOS de LABORATORIO** sosteniendo que *“el incremento de las cantidades de vuelos previstos permitirá obtener más datos”* del impacto ambiental.-

➤ Es decir, la Justicia Federal de San Martín esta avalando que se produzca el daño ambiental y a la Salud con el mero fin de realizar *“estudios de impacto ambiental”* **EXPERIMENTANDO con la SALUD y la VIDA de TODA la POBLACIÓN para dentro de unos años reconocer lo que es MUNDIALMENTE RECONOCIDO como una de las actividades más nocivas y dañinas para ser realizadas en zonas urbanas como es la aviación comercial cuando el daño irreparable ya este producido.-**

➤ Los jueces de la **Sala I de la Cámara de Apelaciones de San Martín, Juan Pablo SALAS, Marcos MORAN y Marceo Darío FERNÁNDEZ,** siguen sin resolver las apelaciones del 16/1/2018 y del 2/2/2018, *haciendo tiempo* hasta que se levantara por completo la cautelar, tal como finalmente ha sucedido hoy, para luego rechazar las apelaciones bajo el falaz argumento de que se han tornado abstractos ante el *hecho consumado* tal como ya lo han hecho en el pasado.-

➤ Asimismo, es importante destacar que el Juez Barral, es el mismo Juez Penal de Morón que tiene la causa penal por la destrucción del SITIO de MEMORIA de la Base de El Palomar desde diciembre del 2017 y hasta el día de la fecha no ha hecho absolutamente nada.-

➤ A pesar de la consternación que nos produce esta nueva injusticia, seguiremos luchando e interponiendo los recursos ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación y organismos internacionales en defensa de nuestra SALUD y de nuestra VIDA.-

Buenos Aires, 10 de Abril del 2018

[www.facebook.com/StopFlyBondiOficial](http://www.facebook.com/StopFlyBondiOficial)

Twitter: @stopflybondiok

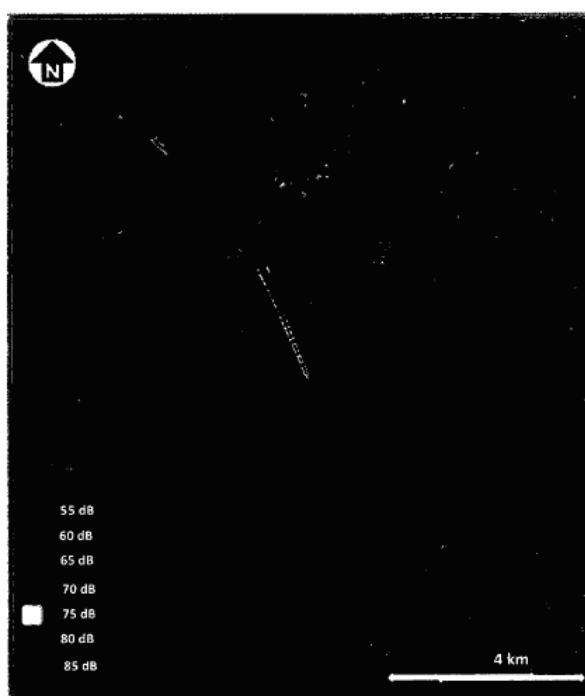
[StopFlyBondi@gmail.com](mailto:StopFlyBondi@gmail.com)

A continuación, se adjunta una de las más de 155 páginas ilegibles de los “*estudios ambientales*” que la Justicia Federal de San Martín se negó a exigirle al Ministerio de Transporte copias legibles y a color, y nos obligó a los vecinos a ejercer nuestro derecho de defensa en juicio a ciegas frente a gráficos de mapas de sonido o “*huellas acústicas*” que eran MANCHONES NEGROS absolutamente ilegibles:

#### RESULTADOS - HUELLAS ACÚSTICAS

##### Escenario Histórico

Se presentan a continuación los resultados obtenidos de la simulación de las operaciones de aterrizaje y despegue en el *escenario histórico*:



Huellas de ruido en el escenario histórico considerando operaciones por pista 17.