

///mes, 27 de mayo de 2011.-

AUTOS Y VISTOS: éste expediente N° 21/09, caratulado: **“ACUMAR s/ ORDENAMIENTO TERRITORIAL”** de los autos principales N° 01/09, caratulado: **“MENDOZA, Beatriz Silvia y ots. c/ ESTADO NACIONAL y ots. s/ EJECUCIÓN DE SENTENCIA** (*en autos Mendoza, Beatriz Silvia y ots. c/Estado Nacional y ots. s/Daños y Perjuicios; daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza-Riachuelo*)”, del Registro de la Secretaría N° 9 a cargo del Dr. Pablo Ezequiel Wilk, de este Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes.

El estado de los presentes actuados y lo que surge de las distintas audiencias realizadas en torno al objetivo de Ordenamiento Territorial Ambiental de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo.

Y CONSIDERANDO:

1°).- Que conforme las atribuciones delgadas por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en su fallo en ejecución dictado con fecha 08-07-08, se advirtió la omisión por parte de la Autoridad contemplada en la ley 26.168, del cumplimiento de diversas cuestiones que se suscitan en los ámbitos territoriales pertenecientes a la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, en cuanto hacen referencia al objetivo perseguido.

Que ante tales circunstancias, entendió el Suscripto que debía encauzarse dicho proceso, atendiendo especialmente la visión general que se utilizara al momento de abordar los objetivos establecidos en el fallo en ejecución. Por ello, es que mediante resolución de fecha 28-12-10 se resolvió requerir a la ACUMAR y a los Sres. representantes del Poder Ejecutivo Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante esa autoridad (*miembros del Consejo Directivo*); la presentación de un Plan Integral de Ordenamiento Ambiental del Territorio, que contenga lo referente al saneamiento de basurales y la recolección, tratamiento y disposición final de los residuos; erradicación de villas y asentamientos precarios; limpieza de las márgenes del río y la liberación del camino de sirga; saneamiento cloacal; red de agua potable; desagües pluviales; plan sanitario de emergencia; habilitación, control y radicación de industrias y parques industriales; regulación y control en

transporte de cargas y pasajeros, junto al ordenamiento de las vías de circulación; explotación y movimiento de suelos; y demás objetivos en tratamiento.-

2°).- Ahora bien, debiendo ahondarse en dichos conceptos, y resultando el ambiente y los ríos como un eje fundamental para la subsistencia y desarrollo de la humanidad a través de la historia, debe considerarse a su relación con el transporte como una actividad fundamental dentro de esa necesidad evolutiva de la humanidad.

Que en función de lo descripto, ha de brindarse vital importancia al transporte en relación al ambiente y al curso de agua, ordenando, mejorando y cuidando de esta actividad como eje evolutivo de la región en su relación tanto con el ecosistema natural, como así también con las personas que habitan a lo largo de la Cuenca.

Que en tal dirección, se han ido requiriendo medidas aisladas tendientes a generar en los funcionarios involucrados, conciencia respecto de la necesidad de contar con una visión macro del área metropolitana de la Cuenca en saneamiento, para proyectar una planificación ambiental del territorio que sea acorde a las exigencias de la condena dictada por el Tribunal cívico.

Como ejemplo, podemos citar algunas de ellas, como ser la de fecha 16 de septiembre de 2009, que dispuso: “...*Asimismo y en el marco de dichos fines, requiérase a la Autoridad de Cuenca y al Sr. Gobernador, llevar adelante toda medida necesaria para la implementación de una Ley de Procedimiento Minero Provincial y su reglamentación necesaria, que de operatividad a la Guía de Transporte de Áridos, de conformidad a lo normado por la Ley 13.312 de esa Provincia...*”; o la de fecha 03-02-11, donde se expresó que: “...*a lo largo del denominado “camino de sirga” correspondiente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora, existe una gran cantidad de camiones de carga, así como de otros vehículos de distintas características circulando y estacionados; ello conlleva, sin lugar a dudas, la imperiosa necesidad de contar con una organización del tránsito vehicular en ese sector, acorde y adecuada -por más compleja que resulte esa labor- al objeto socio-ambiental que esta ejecución de sentencia exige...*” y a continuación se manifestó que: “...*en la actualidad el tráfico vehicular se ha convertido en un factor obstructivo para la correcta efectivización del objetivo supra apuntado, lo cual implica*

Poder Judicial de la Nación

no sólo un marcado menoscabo socio-ambiental sino además un incuestionable detrimento en los avances de las obras necesarias a lo largo de la mencionada traza ribereña...”.

3°).- Por otro lado y guardando estrecha relación con la presente, a pedido de la Autoridad de Cuenca con fecha 28-03-11, el Suscripto ha resuelto declarar a toda la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, que incluye a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los Partidos de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Cañuelas, Esteban Echeverría, Ezeiza, General Las Heras, La Matanza, Marcos Paz, Merlo, Morón, Presidente Perón y San Vicente; en especial el espejo de agua del río Matanza-Riachuelo y de los arroyos que en él confluyen, como así también las márgenes de ese río y esos arroyos, y su Traza Costera Ambiental (“camino de sirga”) como ZONA CRITICA DE PROTECCION ESPECIAL CON SERVIDUMBRE DE PASO AMBIENTAL; lo que conlleva entre otras cuestiones, la reorganización del tránsito vehicular en la zona, refiriendo así en el considerando 16° que: “...*toda vez que en la actualidad el tráfico vehicular se ha convertido en un factor obstructivo para la correcta efectivización del objetivo supra apuntado (lo cual, como fuera enfatizado por el Suscripto en Resolución del pasado 03-02-2011, implica no sólo un marcado menoscabo socio-ambiental sino además un incuestionable detrimento en los avances de las obras necesarias a lo largo de la mencionada traza ribereña), corresponde que, esa zona de protección especial contemple el arbitraje de los medios que fueran necesarios para realizar los controles vehiculares permanentes que estén bajo la órbita de cada jurisdicción gubernamental y las señalizaciones adecuadas para que, a lo largo de todo ése, no se permita más el ingreso de vehículos para carga o descarga, la detención y circulación de todo tipo de automotores con impacto ambiental negativo, y/o cualquier obstaculización de hecho en ese sentido...”.*

Que en razón de todo ello, se aprecia la necesidad de una regulación única que en forma concreta, determine las facultades de la ACUMAR, para articular y controlar el transporte en forma directa y general, con referencias específicas a los modos y medios de transporte que circulan a través de la Cuenca, previendo sanciones al incumplimiento, tanto para quienes utilizan los medios, como para aquellos encargados de proveer los servicios necesarios para el transporte.-

4°).- Que así, en miras a dar orden a lo descripto, debe realizarse una Plan Integral o Modelización única y general del transporte, que contemple un sistema específico a cada sector de la Cuenca, considerando sus diversos componentes de infraestructura, vehículos, operadores, servicios y demás, que se halle destinado a la mejora en el ambiente, considerando para ello la diversidad regional, existente entre la Cuenca Alta, Cuenca Media y Cuenca Baja.

Que a tales fines, deben regularse las diferentes clases de transporte que circulan a través de la Cuenca, sin apartar la mirada de la regionalización, planificando situaciones futuras del transporte, formalizándose en una representación simplificada de todo fenómeno, proceso y/o sistema que se considere apropiado para cada categoría de transporte, distinguiéndose el de cargas, el urbano de pasajeros, el público y cualquier otro.

Asimismo, deberán considerarse características especiales para cada uno de ellos, observando los modos y combinaciones de medios apropiados, como ser el transporte ferroviario, vial, fluvial, aeronáutico, automotriz, vehículos de gran porte y cualquier otro medio que, a la luz de experiencias obtenidas en su aplicación, resulten ambientalmente sustentables, favorezcan a la protección del ambiente y den cumplimiento al fin último del fallo en ejecución.

Que para ello, deberá tenerse presente la experiencia que pueda emanar de diferentes comunas, ya sea en el ámbito nacional como internacional, las cuales deberán ser referidas, analizadas y comparadas a los efectos de su aplicación en el ámbito de la Cuenca. Así, el Plan Integral o la Modelización a realizarse, deberá contener modelos de generación de viajes, modelos de distribución y modelos de asignación de vías de circulación, considerando las variables de intermodalidad y todo otro modo que estime de interés.

Que para la planificación del sistema, debe utilizarse instrumentos estratégicos para decidir equilibrios macro del sistema, tales como su inserción territorial, ambiental o incluso socioeconómica, debiendo analizarse la distribución territorial de las infraestructuras, la redundancia y la demanda

social de esas infraestructuras, la estructura jerárquica de redes y nodos, la saturación del sistema, la eficiencia en el uso de los recursos, el umbral de rentabilidad social de las infraestructuras y las medidas de seguridad necesarias.-

5°).- Que en el Plan Integral o la Modelización de transporte a realizarse, deberá considerarse especialmente el uso de la tierra, aprovechamiento y puesta en valor de estructuras existentes, de pavimento, rieles, puentes y ductos, la readecuación de las estructuras históricas para el caso de ser necesario y construyendo nuevas estructuras que mantengan o mejoren la calidad de construcción existente, tomando en cuenta las variables de geometría, resistencia y capacidad para ello, sin dejar de proyectar el crecimiento en la circulación y carga de transporte que deberá soportar cada una.

Que deberán proyectarse también las inversiones a realizarse en infraestructuras modales y en infraestructura de apoyo, los gastos en seguridad y conservación, en el fomento del transporte público, en la mejora de los servicios de transporte y en la planificación integral del sistema, manteniendo un presupuesto permanente, dedicado a la investigación, desarrollo e innovación del plan original, una vez puesto en funcionamiento.

Que a tal fin, con la idea de realizar obras sustentables, haciendo hincapié en el cuidado y mejoramiento del patrimonio de los habitantes de la Cuenca, el Suscripto ya ha resuelto con fecha 27-04-11 que: *“...resultan paradigmáticas las obras realizadas en ésa fructífera época, y de las que nos ilustra el historiador Jorge Glusberg (conf. el historiador Jorge Glusberg en “Breve historia de la arquitectura en Argentina”, ED. Claridad, año 1991, págs. 103/103), entre las que pueden destacarse la construcción del Puerto de Buenos Aires (realizado por Eduardo Madero), durante la Presidencia de Julio Argentino Roca, desde el “Riachuelo” hasta Retiro, en 1887, y prolongado hacia el norte en 1913; lapso en el cuál se construyeron Puertos (como ser el de Rosario, Bahía Blanca y Mar del Plata) y otras obras majestuosas. A este periodo le debemos también todo el desarrollo ferroviario y sus imponentes estructuras, como puentes y galpones que merecen ser puestas en valor al igual que el traspordador que une a la Boca con la isla Maciel y los galpones y barracas de estilo industrial inglés...”*.

Que en esa dirección, en tal oportunidad, se sostuvo que: *“...El esperado proyecto, por tanto, deberá contemplar, entre otras cuestiones, la planificación*

*del transporte con su correspondiente diseño vial, los cruces de vías férreas, los pasos a nivel, los puentes (previando sus alturas), la red de iluminación, las sendas peatonales, el asfaltado, los semáforos, el reordenamiento del espacio público, las garitas de seguridad, las rampas y estructuras especiales para el desenvolvimiento adecuado de las personas discapacitadas, los lugares de esparcimiento, los centros culturales, los espacios “verdes”, las especies de árboles y plantas nobles, bellas y perdurables en el tiempo, adaptables y con mantenimiento de riego adecuado (como ha sido dispuesto, a modo de ejemplo, en la Cañada de Córdoba), respetando la flora autóctona, las construcciones edilicias (preservando a aquellas que tengan un particular interés cultural o valor histórico, como puentes emblemáticos, monumentos, predios, lagunas, y demás; conforme lo ya exigido en pronunciamiento del pasado 28-03-11) y demás; parqueizando y forestando de manera tal que, al igual que se ha hecho con el Parque Sarmiento en Córdoba, el Independencia en Rosario o el San Martín en Mendoza (creados por paisajistas de la talla de Thays), se convierta con el devenir de los años en un lugar público que llene de orgullo a los habitantes de la Cuenca; resultando indispensable que las mismas respeten una identidad, conforme a los presupuestos de entender a la Cuenca en una concepción de unicidad, a través de un estilo uniforme y ambientalmente aceptable...” (expte. N° 17/09 caratulado: **“ACUMAR s/LIMPIEZA DE MARGENES DEL RIO”**).*

A esos efectos, cabe como ejemplo fundamental considerar el caso del *Puente transbordador Nicolás Avellaneda*, que antiguamente conectaba el barrio de la Boca, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires -por ese entonces llamada Capital Federal-; con la isla Maciel, de la Ciudad de Avellaneda. La ausencia actual de este puente, ha restado una conexión fundamental para la vida cotidiana de los vecinos de ambos márgenes, produciendo el abandono de los lugares de ingreso en cada extremo del puente, a favor de actividades comerciales a las cuales no se halla dispuesto el lugar.

Respecto a este puente transbordador, por debajo del mismo se mantiene una precaria actividad de transporte de pasajeros en barcas, que en la actualidad resulta el único medio directo de conexión de pedestres entre ambas orillas; hecho que mas allá de cubrir una necesidad de los habitantes del sector, cumple un rol en la actividad turística que envuelve a *Caminito*, dentro del barrio de La Boca, incorporando un atractivo al recorrido. Siendo que dicha actividad de transporte cubre varias necesidades, tanto para el sector local como

para el turístico, debe llevarse a cabo un control de calidad por parte de la autoridad, sin afectar las características propias que le dan sentido a tal actividad, priorizando las medidas de seguridad y control, sin descuidar la estética y el colorido propios, que le han concedido fama internacional.-

Otro caso a tener en cuenta es el del Puente Barraca Peña del Ferrocarril General Roca, cuya estructura se halla actualmente en desuso, generando un estado de indeterminación, el cual debería ser superado a instancias de la ACUMAR y de la Secretaría de Transporte de la Nación. También así puede hablarse de viejas estaciones de ferrocarril, como ser la estación Puente Alsina, las cuales son dignas de ser puestas en valor.

En este caso particular, mas allá de aquellas cuestiones que en mas y en menos atañen a la cartera de Transporte, no puede soslayarse la particular función que reviste en el ejemplo de mención, debiendo tomar una decisión que de algún modo alcance un fin útil para la existencia del Puente Barraca Peña, ocupándose de su puesta en valor y/o puesta en funcionamiento a la mayor brevedad.

Que lo contrario resulta un abandono por parte del Estado, que mas allá de ser injustificado, se dispone en forma contraria a las acciones llevadas a cabo a lo largo de la presente ejecución y atenta contra el objetivo final de saneamiento de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo.

6°).- Que aún más grave situación ocurre con la estación La Salada, correspondiente a un ramal del Ferrocarril General Manuel Belgrano, y los predios que la circundan, donde conforme se constata en la documentación acompañada por la Dirección de Prevención Ecológica y sustancias Peligrosas de la Policía Bonaerense, con fecha 14 de marzo, en el Legajo de Actuaciones N° 10/17 “Predio La Salada”, la misma se halla en riesgo en materia de seguridad y salubridad, como así también en situación de invasión y ocupación permanentemente en sus laterales, producto del abandono por parte del Estado, siendo frecuente la ocupación del propio paso ferroviario por parte de feriantes.

Así también el ramal de la Línea Concesión Ferrosur Roca que cruza el Riachuelo por el denominado meandro de Brian, circulando por el interior de la villa 21/24, posee similares características a las antes apuntadas, es

decir, falta de iluminación, falta de alambrado que mantenga la distancia mínima de separación de las vías, cruz de San Andrés, y demás circunstancias, las cuales provocan graves riesgos y situaciones de inseguridad, tanto para la población que la circunda, como para la prestación del servicio en sí.

Que en este sentido, no puede soslayarse la responsabilidad particular y directa de la Secretaría de Transporte perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, quien debe velar por el patrimonio y los intereses del Estado Nacional en el caso, resguardando la seguridad e integridad de la infraestructura ferroviaria, de la invasión u ocupación por particulares, ya sea en forma temporal o permanente.

Que a todo evento, por la entrega que significa la actitud pasiva del Estado ante el atropello de particulares que se apoderan de los pasos ferroviarios, resulta en considerar la pérdida ilegítima e ilegal de los mismos, configurando una actitud cuasi delictiva tanto de parte de quien se apodera, como de aquellos que observan pasivamente los hechos, incumpliendo las funciones que le han sido encomendadas. Por ello, debe destacarse la posibilidad de imponer una multa a los funcionarios que actúan en forma omisiva a sus funciones, poniendo en riesgo la actividad que deben regular (*para el caso en tratamiento, el transporte ferroviario*).

7°).- Que debe observarse con cautela los diferentes modos y medios de transporte que se utilizan a lo largo de la Cuenca, con especial atención, respecto de la utilización de vehículos que por el medio de energía empleado, reduzcan el impacto ambiental, ya sea por la menor cantidad de emisiones gaseosas o reducción del consumo, considerando las diversas técnicas y materiales existentes, tanto en los vehículos como en las estructuras, teniendo presentes variables como la cinta asfáltica y el caucho empleado en el caso de corresponder, como así también las diversas vías y especialmente el espacio de agua recuperado como vía fluvial de transporte de pasajeros.

Que no obstante las técnicas y mejoras que se proyecten realizar respecto de la reducción del impacto ambiental en el transporte, deberá considerarse también las medidas de tratamiento de impacto que aún se genere,

realizando un proceso que en forma escalonada, logre anular el impacto negativo en el ambiente, producido por el transporte.

Que en cuanto al transporte de pasajeros, deberá tenderse a la jerarquización de los medios de transporte que estime óptimos, desalentando el uso de vehículos que por su particularidad, generen mayor impacto en el ambiente.-

Que a tales fines, debe tomarse en consideración y como ejemplo, las experiencias alcanzadas tanto en jurisdicciones locales (*ciudades de Mendoza y Córdoba o la propia Ciudad Autónoma de Buenos Aires respecto de Puerto Madero o su programa "Mejor en Bici"*), o las alternativas de modos y medios de transporte aplicadas en otros ámbitos internacionales (*Amsterdam, New York, Londres, París, Madrid*) considerando aquellas situaciones donde los resultados obtenidos hayan sido favorables, debiendo analizar la creación o ampliación de ferrocarriles, subtes, tranvías, trolebuses, ómnibus, y cualquier otra alternativa al transporte vial, ferroviario, fluvial, aeronáutico, automotriz, vehículos de gran porte y todo otro medio que exista actualmente.

En términos específicos y en forma inmediata, ha de trasladarse los avances en transporte alcanzados por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a las restantes jurisdicciones individuales, transfiriendo la experiencia y determinando la prohibición total de la tracción a sangre a lo largo de toda la cuenca.

Que todo ello deberá acompañarse con un estricto sistema de regulación, necesaria para dar cumplimiento a las premisas mencionadas por parte de los particulares, fijando un sistema de control y penalización a cargo de la Autoridad de Cuenca en aplicación del art. 7 de la ley 26.168.-

8º).- Que debe observarse con cautela los diferentes medios de transporte que se utilizan a lo largo de la Cuenca, controlando que durante el ejercicio propio de cada actividad particular, se refleje el cuidado de las mejores formas y procedimientos destinados a la reducción del impacto. En tal caso, debe contemplarse la totalidad de la superficie que abarca, teniendo para ello una visión inclusiva, siendo que a los efectos de esta actividad, el alcance de los

componentes que afectan el ambiente se extiende aún por fuera de la propia superficie de la cuenca.

En estos términos, ha de sostenerse la visión holística contemplada por el Suscripto a lo largo de toda la ejecución, tomando el concepto de cuenca amplia, siendo que el concepto de cuenca hídrica ha sido el modo más claro de regionalizar, por ser los humedales aquellos lugares donde se alojan los biomas, y el equilibrio de estos depende del mantenimiento en estado natural de la cuenca, correspondiendo a las distintas jurisdicciones locales que la atraviesan por la cuenca, cooperar en la protección de la misma, evitando hechos o actividades dañosas que pudieran afectarla.

Que por todo ello, se debe priorizar el proteccionismo del ambiente, pero sin afectar ni negar la posibilidad de continuar con las acciones que lícitamente se realizan en toda la superficie de la misma.

Que debe referirse a modo ejemplar, la especial situación del Aeropuerto Internacional de Ezeiza “Ministro Pistarini”, el cual carecería aún del Plan de Reversión Industrial (PRI) ajustado a los mandatos de la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo. Siendo que su actividad se halla sujeta a tal control, debe propiciarse desde la autoridad la ejecución del PRI en forma adecuada, evitando acciones que por su ejecución errónea o fuera de términos ambientalmente sustentables, puedan afectar el ambiente de la cuenca en su nacimiento.

En tal sentido, puede referirse el caso de terminales aéreas menores, como ser el Aeródromo de Morón, sin constar informes o controles realizados respecto del mismo, sin hallarse razones que hagan entender tal omisión, debiendo ajustarse a derecho.

Asimismo, debe realizarse un informe que contenga un amplio censo y control de la totalidad de las terminales aéreas que se hallen dentro del territorio de la Cuenca, a los fines de mantener un panorama acabado del transporte aéreo, describiendo los que han presentado el correspondiente Plan de Reversión Industrial y el estado de avance de las mismas.-

9°).- Que en la intención de tomar experiencias dictadas por las diferentes comunas que componen la Cuenca Matanza-Riachuelo, a fin de

extender los efectos positivos alcanzados en alguna de ellas, ha de tenerse presente las legislaciones propias de cada una, realizando un plexo normativo único, que de soluciones similares a la totalidad del área metropolitana de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

Que en este sentido, puede aplicarse como ejemplo lo resuelto por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través del Decreto-Ordenanza 12.867 del año 1966, por la cual se ha efectuado un sistema escalonado, a través del cual se ha prohibido la tracción a sangre a través del territorio de dicha Capital de la Nación, mediante el cual en su art. 5º, quedó absolutamente prohibida la circulación de vehículos de cualquier naturaleza con tracción a sangre en espacios públicos, a partir del 1 de marzo de 1968, en zonas que han sido especialmente delimitadas.

A este efecto, ha de tomarse en cuenta que el cumplimiento se ha ajustado a lo que la prohibición es en zonas especiales, ocupando casi todo el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ha de considerarse también que el art. 7º de esa misma ordenanza, hace una salvedad en lo que respecta a los ciclistas afectados a servicios públicos, empresas telegráficas, agencias y empresas noticiosas televisivas y periodísticas.

Que la referencia aquí esgrimida, ha dado en la realidad un efecto que no se ciñe estrictamente a lo allí dispuesto, dado que a través del tiempo y en la práctica se ha ido ajustando, siendo que en la actualidad se permite la circulación de ciclistas, gente que se traslade en patines, patinetas y caballos que tiren de carruajes de paseo con finalidades turísticas.

Que medidas como la citada, pueden coadyuvar a solucionar uno de los mayores obstáculos propios de la actividad del transporte. En este sentido, la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, se halla plenamente facultada para decretar la prohibición de la circulación de vehículos de cualquier naturaleza de tracción a sangre, a través de todo el territorio de la Cuenca; o en su defecto articular los mismos con los gobiernos locales.-

10º).- Que durante la concreción de los objetivos dispuestos en la presente, debe observarse en este avance del control, el principio de progresividad, según el cual, al decir del Dr. Néstor Cafferatta "...los objetivos

ambientales deberán ser logrados en forma gradual, a través de metas interinas y finales, proyectadas en un cronograma temporal que facilite la adecuación correspondiente a las actividades relacionadas con esos objetivos... (“Principios de Derecho Ambiental”, JA, 2006-II. Fascículo N° 11).

Que en tal orden de ideas y no obstante el Plan Integral o la Modelización y planificación que se debe proyectar para cubrir en el futuro los puntos requeridos en la presente, deben tomarse por parte de la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, medidas de control que propendan al inmediato mejoramiento de las condiciones en que se realizan las actividades. A tal fin deben comenzarse en lo inmediato controles de peso, carga y arrojado de gases, sobre los vehículos que circulan en forma terrestre. A tales fines, es de fundamental importancia contemplar los principales lugares de concentración de vehículos, como ser las terminales de colectivos, puntos neurálgicos de circulación y nudos viales, contemplando aquellos lugares donde se halle mayor concentración urbana, a fin de obtener celeridad en la toma de muestras y mejor aprovechamiento de los recursos disponibles para el control.

Que asimismo, debe realizarse un estricto control vehicular del camino de sirga, respecto de la circulación y estacionamiento en áreas inapropiadas, lo que se ha venido constatando a través de los reiterados recorridos por el camino de sirga. En esta oportunidad, no puede dejar de mencionarse el caso de la cuenca baja, en el camino ribereño del margen correspondiente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, particularmente entre el viejo *Puente Pueyrredón* y la boca del Riachuelo, donde se halla interrumpido en su normal utilización como vía de paso al público, libre tránsito y aprovechamiento, hallándose permanentemente interrumpido por la presencia de tránsito de carga pesada y contenedores, que provendrían de los puertos y depósitos de la zona.

Que al efecto de lo mencionado en el párrafo que antecede, cabe destacarse la actividad desarrollada en el lugar por la Dirección General de Aduanas integrante de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), encontrándose predios destinados a la carga y descarga de dichos contenedores, en relación directa con el puerto.-

11°).- Ello así, en aras de lograr el digno mandato que la Corte Suprema de Justicia de la Nación le confiriera al Suscripto, a los fines de poner en marcha el plan de saneamiento previsto con hechos notorios, reveladores y reparativos para la sociedad en su conjunto *-en especial para los habitantes de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo-*, y a los fines de no tornar ilusorio el mismo y de esa forma hacer cumplir el digno mandato otorgado; reiterando la obligación de poner en funcionamiento todos los organismos y recursos que poseen los estados parte y la Autoridad de Cuenca, es que:

RESUELVO:

I.- Requerir al Sr. Presidente de la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168, Dr. Juan José Mussi; a los Sres. representantes del Poder Ejecutivo Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante esa autoridad (*miembros del Consejo Directivo*); que deberán presentar un Plan Integral o la Modelización del transporte a lo largo de toda el área metropolitana de la Cuenca Matanza-Riachuelo, integrando las legislaciones propias de cada jurisdicción, conformándose una única, debiendo contar con el consecuente respaldo en soporte informático, considerando sus diversos componentes, a saber: infraestructura, vehículos, operadores, servicios, transporte y demás, considerando para ello la diversidad regional, existente entre la Cuenca Alta, Cuenca Media y Cuenca Baja, cumpliendo como mínimo con los términos expresados en el Considerando 4° de la presente y resultando indispensables los siguientes puntos:

1.- Proyecte el aprovechamiento y puesta en valor de estructuras existentes de pavimento, rieles, puentes y ductos, manteniendo o mejorando la calidad de construcción existente, de conformidad y como mínimo con los términos expresados en el Considerando 5° de la presente.

2.- Valore la utilización de vehículos que por el medio de energía empleado, reduzcan el impacto ambiental y los gases contaminantes, tanto en los vehículos como en las estructuras, cumpliendo como mínimo con los términos expresados en el Considerando 7° de la presente.

3.- Estudio de factibilidad de modos y medios de transporte alternativos, al transporte vial, fluvial, aeronáutico, automotriz, vehículos de gran

porte y cualquier otro medio controlando que durante el ejercicio propio de cada actividad particular, se refleje el mejor cuidado de las formas y procedimientos, en los términos de los Considerandos 7° y 8° de la presente.

4.- Prevea las medidas de seguridad necesarias para el normal funcionamiento de las redes viales, de ferrocarriles y demás (iluminación, señalización, banquina, alambrado que mantenga la distancia mínima de separación de las vías o caminos, cruz de San Andrés), lo cual provoca graves riesgos y situaciones de inseguridad, tanto para la población que circunda dichos senderos, como para la prestación de los servicio de transportes en sí.

5.- Prevea el uso y aprovechamiento de la tierra, en todo el ámbito de la Cuenca, sin dejar de proyectar el crecimiento en la circulación y carga de transporte, de conformidad y como mínimo con los términos expresados en el Considerando 5° de la presente.

6.- La implementación de una regulación única y su reglamentación necesaria, que en forma concreta, determine las facultades de la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo y dé operatividad para iniciar el control del transporte en forma directa y general, cumpliendo como mínimo con los términos expresados en los Considerandos 2° y 3° de la presente.

7.- El aporte a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168, por parte del Poder Ejecutivo de la Nación, del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de los catorce (14) municipios que se hallan dentro de la jurisdicción de la Cuenca Matanza-Riachuelo, de toda la información referente al transporte, conformando el esquema y los parámetros bajo los cuales se realiza el mismo, aclarando si se halla vigente alguna modelización del transporte y la legislación vigente en cada uno.-

8.- Amplio censo y control de la totalidad de las terminales aéreas que se hallen dentro del territorio de la Cuenca, describiendo los que han presentado el correspondiente Plan de Reconversión Industrial y el estado de avance de las mismas, cumpliendo como mínimo con los términos expresados en el Considerando 7° de la presente.-

9.- Presente un mapa de la totalidad de la Cuenca Matanza-Riachuelo, con categorización de sectores en forma cromática, conforme los modos y medios de transporte que se hallan habilitados a transitar por cada lugar, realizándose al efecto, sendos mapas, donde se observen las rutas y recorridos de cada uno, como así también un mapa general que incluya la totalidad de los anteriores.-

II.- Requerir a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168, al Poder Ejecutivo de la Nación, al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los catorce (14) municipios que se hallan dentro de la jurisdicción de la Cuenca Matanza Riachuelo, articulen las acciones para una toma de decisión definitiva respecto de la circulación de vehículos de cualquier naturaleza de tracción a sangre, a través de todo el territorio de la Cuenca, y la aplicación de las consecuentes acciones que sean necesarias, teniendo como pauta los términos expresados en el Considerando 8° de la presente, debiéndose informar al respecto.-

III.- Requerir a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168, al Poder Ejecutivo de la Nación, al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y a los catorce (14) municipios que se hallan dentro de la jurisdicción de la Cuenca Matanza Riachuelo, la realización de medidas de control que propendan al inmediato mejoramiento de las condiciones en que se realizan las actividades de transporte, iniciándose de forma inmediata controles de peso, carga y arrojado de gases, sobre los vehículos que circulan en forma terrestre, contemplando los principales lugares de concentración de vehículos, como ser las terminales de colectivos, puntos neurálgicos de circulación y nudos viales, como aquellos lugares donde se halle mayor concentración urbana. Asimismo, deberá realizar un estricto control vehicular del camino de sirga, respecto del estacionamiento en áreas inapropiadas, todo ello cumpliendo con los términos expresados en el Considerando 9° de la presente, debiéndose informar al respecto.-

IV.- Requerir a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168 (ACUMAR) la presentación de un informe de avance del Plan Integral

o Modelación dispuesto en la presente resolución, el cual deberá contener el grado de avance que se ha alcanzado respecto de las tareas allí requeridas, conteniendo la información en forma estructurada, clara, concisa y sin información documental o anexa que la acompañe, debiendo bastarse a sí mismo, siendo de lectura sencilla y destinada a certificar la proporcionalidad respecto del avance en las tareas encomendadas, cuya presentación no podrá excederse más allá del 30 de noviembre del año 2011, de manera inexcusable.-

V.- Requerir a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168 (ACUMAR) y al Titular de la Secretaría de Transporte perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, que en los términos y dentro del Plan Integral o Modelización a realizarse en el Punto I del presente resolutorio, proyecten las soluciones necesarias para alcanzar el correcto funcionamiento de la red vial y ferroviaria existente dentro de la Cuenca Matanza-Riachuelo, en particular las problemáticas extremas citadas en la presente, entre otras, el cruce ferroviario del Ferrocarril Línea General Manuel Belgrano Sur en el predio “La Salada”, el cruce ferroviario del Ferrocarril Línea Concesión Ferrosur Roca en el “Meandro de Brian-Villa 21/24”, y el tránsito de carga en el camino de sirga entre el viejo Puente Pueyrredón y la boca del Riachuelo.-

VI.- Requerir a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168 (ACUMAR) y al Titular de la Secretaría de Transporte perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, realice informe previo en el término de treinta (30) días, respecto del estado actual de las vías férreas existentes en la superficie perteneciente a la Cuenca Matanza-Riachuelo y sus conexiones -en especial en los casos antes citados-, donde deberá constar el estado de ocupación y efectiva posesión de cada estación, teniendo especial consideración en los tramos referidos en el Considerando 6° de la presente y de cualquier otra en las que, por condiciones actuales o futuras, el Estado se halle restringido en su legítima posesión.-

VII.- Requerir a la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168 (ACUMAR), a la Dirección General de Aduanas integrante de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), a la Ciudad Autónoma

de Buenos Aires y al Municipio de Avellaneda, que en forma inmediata realicen las acciones pertinentes a fin de evitar cualquier interrupción, obstaculización o limitación al camino ribereño entre el viejo *Puente Pueyrredón* y la boca del Riachuelo, de conformidad a lo referido en el Considerando 10º de la presente, debiéndose informar al respecto.-

VIII.- A los fines dispuestos precedentemente, hacer saber a todos los nombrados, que en caso de no respetarse las exigencias y plazos establecidos en la presente en forma efectiva, fehaciente, concisa, acabada y pormenorizada, incurrirán inmediatamente en la responsabilidad que les correspondiere por los mandatos específicos y determinados al incumplimiento de una orden judicial, lo cual los hará pasibles de soportar con sus propios patrimonios el pago de una multa diaria por cada día de demora, para el caso que corresponda, adecuada en orden a la gravedad de los incumplimientos que se verifiquen.

A tal fin hágase saber al Sr. Presidente de la Autoridad de Cuenca contemplada en la ley 26.168, que en caso de corresponder, deberá identificar en forma precisa a los funcionarios involucrados en el cumplimiento de lo ordenado en la presente manda.-

IX.- Requerir a la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), que a los fines de poder verificar y comunicar el avance que se vaya logrando en cada uno de los objetivos fijados por la C.S.J.N., la publicación de los cronogramas e informes referidos más arriba, en su página Web y en cualquier otro medio de publicidad que sirva a la difusión del cumplimiento de la manda judicial, de modo detallado y fundado.-

X.- Requerir al Sr. Secretario General de la Autoridad de Cuenca contemplada en la Ley 26.168, notifique en forma urgente y personal, bajo debida constancia a los representantes del Poder Ejecutivo Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante esa autoridad (miembros del Consejo Directivo), y a los Sres. Intendentes de los catorce (14) municipios correspondientes a la Cuenca, lo cual deberá ser acreditado dentro de las cuarenta y ocho (48) horas.-

XI.- Regístrese y notifíquese por Secretaría. Comuníquese para su toma de razón a la Corte Suprema de Justicia de la Nación mediante atenta nota de estilo.-

Registrado bajo el N° /10. Conste.-

En de mayo del corriente año, se libraron los oficios ordenados. Conste.-