



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

OFICINA ANTICORRUPCIÓN
REQUIERE LA ELEVACIÓN A JUICIO

Señor Juez:

LAURA ALONSO, Secretaria de Ética, Transparencia y Lucha contra la Corrupción, de la OFICINA ANTICORRUPCIÓN del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS de la Nación, junto a los Dres. **ARTURO A. GUTIÉRREZ**, Coordinador de Investigaciones y **LUCAS TRIGO**, Investigador Principal del citado organismo, en nuestro carácter de querellantes nos presentamos ante V.S. en los testimonios de la **Causa N° 1710/2012**, caratulada "**DE VIDO, Julio y otros s/Descarrilamiento, naufragio y otro accidente culposo**", del registro de la Secretaría 21, del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11, a su cargo, y respetuosamente decimos:

I. OBJETO

Que venimos por el presente a contestar en legal tiempo y forma la vista que nos fuera conferida en autos, el 14 de julio próximo pasado, en función de lo previsto por el Art. 346 del Código Procesal Penal de la Nación, requiriendo, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 347 de ese mismo cuerpo legal, la elevación a juicio de estas actuaciones respecto de **JULIO MIGUEL DE VIDO y JORGE GUSTAVO SIMEONOFF**.

Este pedido se fundamenta en que la etapa de instrucción se halla completa, habiéndose colectado contundentes y muy numerosos elementos de convicción a fin de demostrar en audiencia de debate oral la responsabilidad de los nombrados en los graves hechos objeto de autos.

II. CONDICIONES PERSONALES DE LOS IMPUTADOS.-

Ellos son:

JULIO MIGUEL DE VIDO, titular del D.N.I. n° 8.186.471, de nacionalidad argentina, de estado civil casado, de ocupación Diputado Nacional, nacido el día 26 de diciembre de 1949, en esta ciudad, hijo José Miguel y Celina Esther Noé, domiciliado en Club de Chacras Puerto Panal, Chacra n° 9, Las Palmas, Partido de Zarate, Provincia de Buenos Aires.

JORGE GUSTAVO SIMEONOFF, titular del D.N.I. n° 14.557.242, de nacionalidad argentina, de estado civil divorciado, de ocupación empleado público, nacido el día 20 de mayo de 1961, en la Localidad de Avellaneda, Provincia de Buenos Aires, hijo Luis Boris Simeonoff Chichoff y de Carmen Modesta Sandoval, domiciliado en calle Juncal 1845, piso 1° “b” de esta ciudad.

III. INTRODUCCION A LAS IMPUTACIONES

En oportunidad de presentarse esta Oficina Anticorrupción como parte querellante indicamos con toda claridad la manifiesta legitimación activa de este organismo para querellar en la presente causa. Ello, dado a las características especiales de la misma, determinada por la particular gravedad de los hechos que derivaron en la tragedia por la muerte y lesiones de numerosas personas, producto de la sistemática administración criminal de bienes públicos, que debieron estar destinados a la prestación de un servicio público de transporte de pasajeros de calidad y en debidas condiciones de seguridad.

La calificación jurídica de estos hechos empleada por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal a partir del fallo de fecha 11 de enero de 2013¹, como así también por el Tribunal Oral en

¹ CNACCF, Sala II, Causa N° 32.584 “CIRIGLIANO, Sergio Claudio y otros s/ procesamiento”, Reg. n° 35.595.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

lo Criminal Federal N° 2, en su veredicto y fallo condenatorio de fechas 29 de diciembre de 2015 y 30 de marzo de 2016, respectivamente, fue la de Administración Fraudulenta, en perjuicio de la Administración Pública (Art. 174, inc. 5°, en función del Art. 173, inc. 7° del CP), en concurso real con el de estrago culposo agravado (Art. 196, primer y segundo párrafos, del CP).

En este sentido debe resaltarse que el fallo emitido por el Tribunal Oral, en relación con las imputaciones y condenas aplicadas a los ex funcionarios, subordinados de Julio DE VIDO -JAIME y SCHIAVI-, expresamente consignó que ***“deviene menester concluir el carácter de “acto corrupto” del hecho nro. 1 conforme los principios y reglas contenidas en la Convención Interamericana contra la Corrupción –aprobada mediante la Ley nro. 24.759”*** (el resaltado es nuestro).

Teniendo en cuenta lo expuesto, la interpretación armónica y sistémica de las leyes N° 17.516, N° 22.520 (ordenada por Decreto n° 438/92), N° 25.233, del Decreto N° 102/99, de la RMJDH N° 749/2000, la RMJSDH N° 1316/2008, y lo resuelto por el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, se dijo en aquella oportunidad que resultaba indiscutible e ineludible la actuación de la OA en este proceso judicial bajo el rol de querellante, por su particular gravedad y trascendencia social e institucional y así lo entendió V.S. al autorizar la participación de este organismo en las presentes actuaciones.

Muy en particular cuando se tiene cuenta que se trata de una situación inusual, que difícilmente se experimente en otros casos de corrupción y que desde luego no debe repetirse en la vida pública del país: la relación directa que existe entre la administración infiel de bienes públicos y la tragedia ocurrida el 22 de febrero de 2012, en horas de la mañana. Lamentablemente hubo que llegar al estado de situación que quedó revelado en esta causa, para dejar en evidencia el perjuicio directo a los ciudadanos que la corrupción genera y que la corrupción sí puede acarrear consecuencias y víctimas concretas. En este caso, la

muerte de cincuenta y un personas y una por nacer y otros setecientos ochenta y nueve pasajeros del servicio de transporte público con heridas de diversa índole.

Así pues, luego de la instrucción llevada a cabo con relación al tramo anterior de las imputaciones y al extenso debate oral y público, por veredicto de fecha veintinueve de diciembre de 2015, el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2, de esta Ciudad, en la Causa N° 2127/2186, caratulada “CORDOBA, Marco Antonio y otros s/ inf. Arts. 196, inc. 1 y 2 y 173, inc. 7° en función del 174 del CP”, entre otros imputados condenó a los ex Secretarios de Transporte Juan Pablo SCHIAVI y Ricardo Raúl JAIME por considerarlos partícipes necesarios del delito de Administración Fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública (Art. 174, inc. 5° y último párrafo, en función del 173, inc. 7°, del CPN); mientras que al primero también se lo condenó en concurso real con el delito de estrago culposo agravado (Art. 196 –primer y segundo párrafos del CPN), por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor –JAIME fue absuelto del estrago culposo-.

Las penas allí impuestas fueron de ocho años de prisión para SCHIAVI y cinco años de prisión para JAIME. A ambos se les impuso además inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y las costas del proceso. En el caso de JAIME también se le fijó una pena única de 6 años de prisión, comprensiva de otras dos condenas previas

En esa instancia de la causa N° 2127/2186, se juzgaron también los aportes necesarios y las responsabilidades correspondientes a los miembros del Comité Ejecutivo, integrantes del Directorio y gerentes de las gerencias técnicas de la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A. y a los integrantes del Directorio de la firma vinculada COMETRANS S.A.

A modo de síntesis, para comprender de manera global en qué consiste la imputación que aquí formulamos, debemos destacar que, luego de



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

sustanciado todo aquel tramo del proceso, se ha revelado que ni el choque ni las gravísimas consecuencias que este produjo pudieron ser explicadas únicamente por la impericia y el desapego a las normas de conducción por parte del maquinista Marcos Antonio CÓRDOBA; sino que el aumento del riesgo para producir ese trágico resultado respondió también a una diversidad y conjunción de factores.

En ese contexto, el núcleo de la imputación en este tramo de la causa consiste en la producción, ya sea por acción y/u omisión, de una serie de factores determinantes de aquel fatal resultado; destacándose entre ellos, el pésimo estado de conservación de los bienes dados en concesión, que disminuyeron notablemente las condiciones de seguridad en la prestación del servicio de transporte público, en la Línea del Ferrocarril Sarmiento, concesionada a la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A., como uno de los elementos de mayor gravedad para causar el accidente ferroviario en la estación terminal de Once.

Entre esos factores se encontraron las conductas reprochadas a SCHIAVI y JAIME; y las que aquí también se imputan a Julio Miguel DE VIDO y Jorge Gustavo SIMEONOFF.

Es decir que, sin perjuicio de que ese trascendente acto jurisdiccional pudo echar luz sobre la materialidad de los hechos y las responsabilidades penales sobre un importante conjunto de autores y partícipes de aquel trágico estrago ferroviario del 22 de febrero de 2012, nos encontramos con que este hecho aún reclama que la Justicia se aboque a la determinación de la participación y la responsabilidad de otros funcionarios públicos, que hasta hace poco tiempo permanecieron al margen del proceso.

En especial, de quienes claramente, con pleno conocimiento del estado de situación, fueron los responsables y quienes con sus acciones u omisiones, junto a SCHIAVI y JAIME, también fueron partícipes y cómplices de la empresa concesionaria del servicio ferroviario de la LÍNEA SARMIENTO –

TRENES DE BUENOS AIRES S.A.-, por la falta de mantenimiento y conservación de los bienes públicos dados en concesión y que determinó aquel fatídico resultado.

Así pues, en lo que aquí concierne, el Tribunal Oral también ordenó la extracción de testimonios de la sentencia para que se inicien o continúen investigando las posibles comisiones de otros delitos o las responsabilidades de otros presuntos autores.

De este modo, se ordenó la remisión de copias de lo allí resuelto a estos estrados, a fin de que se determine la posible responsabilidad penal en los hechos que derivaron en el trágico siniestro ferroviario del 22 de febrero de 2012, por parte de JULIO MIGUEL DE VIDO, ex Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de JORGE GUSTAVO SIMEONOFF, Secretario Ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN-.

A todo evento, debemos dejar sentado que, luego de la intervención que le cupo a la Sala II de la Cámara Federal, de fecha 11 de enero de 2013 y, tal como quedó circunscripto en el debate oral llevado a cabo ante el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2, el objeto procesal bajo análisis en esta instancia quedaría determinado por los factores que derivaron en el hecho producido aquella mañana del 22 de febrero de 2012.

Algunos de esos factores fueron individuales (por ejemplo, la negligencia en la conducción), pero otros factores, que en esta instancia presentan mayor relevancia y que se encuentran siendo analizadas en esta causa, fueron de responsabilidad colectiva o pluri-individual. Estos últimos, los que hicieron posible arribar al deplorable estado de mantenimiento y conservación de los bienes concesionados y a las pésimas condiciones de seguridad en que se prestaba el servicio público en la Línea de Ferrocarril Sarmiento; merced a los cuales indefectiblemente se produjo tamaño resultado.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

En ese sentido se ha determinado que el progresivo deterioro de los trenes sólo resultó posible por la **manifiesta inactividad**, tanto de parte de los agentes privados quienes voluntariamente decidieron no cumplir con las obligaciones contractuales derivadas de la concesión del servicio público; como así también de parte de los órganos públicos encargados de velar por el correcto y normal desarrollo del servicio, y supervisar los controles e inspecciones sobre su estado de mantenimiento y seguridad.

Esas condiciones se manifestaron en una violación por parte de los funcionarios públicos de los deberes propios de sus cargos y de la calidad de garantes de la seguridad y las condiciones del transporte, que por sus cargos públicos ostentaban. En este caso la autoría les fue atribuida a los agentes privados de la empresa concesionaria quienes malversaron los bienes públicos dados en concesión. Pero como quedó demostrado, esa malversación no pudo haber sido cometida sino con la complicidad de los funcionarios públicos obligados a supervisarlos y asegurar el normal cumplimiento de las condiciones de servicio y seguridad establecidas en los términos de la concesión.

En definitiva el objeto de esta nueva instancia ha sido evaluar la eventual responsabilidad penal que, según entendemos, le corresponde a las autoridades políticas del entonces MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, por haber contribuido facilitando las condiciones que determinaron la producción del accidente ferroviario en la estación Once, del 22 de febrero de 2012.

En concreto, respecto a los ex funcionarios sobre quienes en este acto requerimos la clausura de la instrucción y su elevación a juicio, tenemos como hechos determinantes de la responsabilidad penal diversas conductas omisivas que, tanto DE VIDO como SIMEONOFF, de manera directa debieron

llevar a cabo en cumplimiento de los deberes que sus altos cargos públicos demandaban y no hicieron.

De ese modo el hecho determinante de la responsabilidad penal que le atribuimos a DE VIDO consiste en haber sido la máxima autoridad del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, haber sido la Autoridad de Aplicación del contrato de concesión del servicio de transporte público de la Línea del Ferrocarril Sarmiento, con atribuciones específicas que lo hacían garante del cumplimiento de las condiciones acordadas para la prestación de ese servicio; y que bajo tal rol haya violado sus obligaciones contribuyendo a los factores que determinaron el fatal accidente en la estación de Once.

Para esta imputación cobra especial relevancia el conocimiento concreto y en tiempo oportuno que el ex ministro DE VIDO tenía sobre los hechos de fondo. Por un lado, el cabal conocimiento respecto al mal mantenimiento y las pésimas condiciones de seguridad en que venía siendo prestado el servicio de transporte público en la Línea del Ferrocarril Sarmiento y, por otro lado, la plena comprensión de que los funcionarios a su cargo que debían actuar para remediar esas condiciones no lo venían haciendo. Hecho que no puede ser entendido sino como una pauta, aunque sea implícita, desde el superior, hacia sus subordinados de cómo debían proceder –favoreciendo los intereses privados en contra del bien común que debían asegurar-. Sobre este aspecto resulta elocuente, como en reiteradas oportunidades se ha expresado, que el ex Secretario de Transporte Ricardo JAIME no hacía o dejaba de hacer nada, sin indicación de sus superiores.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

En ese contexto, con tales antecedentes, en las presentes actuaciones se les recibió declaración indagatoria a Julio DE VIDO² y Jorge SIMEONOFF³, tras lo cual se les dictó procesamiento⁴ recientemente confirmado por la Sala IIa de la Cámara Federal el 12 de junio pasado⁵.

Es así que, corrida la vista que prevé el art. 346 del ordenamiento procesal, esta querrela habrá de basarse en el esquema de imputaciones trazado desde la instancia anterior, y ratificado sin excepción en todos los pronunciamientos señalados, a los efectos de establecer la base del juicio oral y público que pretendemos se realice con la mayor celeridad posible a los efectos de extraer las conclusiones definitivas del caso en lo que se refiere a la responsabilidad penal de Julio DE VIDO y Jorge Gustavo SIMEONOFF en relación a los graves hechos objeto de este expediente.

IV. RESUMEN DE LOS HECHOS.-

Sin perjuicio de que la materialidad y la mecánica del hecho que dio origen a esta causa no han sido controvertidas por los imputados, resulta necesario volver a describirlos, para poner en contexto la imputación que se formula.

Constituye el objeto del presente expediente el hecho de que el día 22 de febrero de 2012, en horas de la mañana, la formación chapa 16 bajo el número de servicio 3772, circulaba por la vía descendente de la estación Moreno a la de Once de Septiembre, conformada por los coches Nros. 2149, 2618, 1040, 2108, 1787, 1808, 2125 y 2160. En esa circunstancia la formación transitaba sin un compresor y con otro inoperante, con “freno largo” – es decir que necesitaba mayor distancia para aplicar igual capacidad de frenado que otras formaciones-, sin haberse efectuado las tareas de alistamiento previas a la puesta

² 21/04/2016

³ 20/04/2016

⁴ 10/05/2016

⁵ Fallo CNACCF, Sala II, CFP 1710/2012/132/CA50, caratulada “**DE VIDO, Julio M. y otros s/procesamiento**”

en servicio de la formación, sus coches presentaban en su mayoría mantenimiento diferido y sin contar con un sistema de medición de velocidad dentro de la cabina de conducción.

La citada formación conducida por Marcos Antonio CÓRDOBA salió de la estación Caballito a las 8:23:20, horas con destino a la estación Once de Septiembre, a la que llegó a las 8:28:23 horas; en ese trayecto el “motorman” CÓRDOBA aceleró el tren hasta llegar a una velocidad de 72km/h a los 2.500 metros antes del parachoque de Once de Septiembre, luego procedió a frenar la carrera del tren hasta los 23km/h a los 1.750 metros del final del andén, a continuación lo volvió a acelerar hasta los 51km/h y a partir de los 1.400 metros comenzó una desaceleración gradual hasta llegar a los 27km/h a los trescientos metros del paracolpes, velocidad que siguió teniendo hasta pocos metros antes del impacto que, según el Global Positioning System (GPS), descendió a 20km/h y a esa velocidad, entre las 08:30:01 y 08:30:08 horas, impactó contra el parachoques de la estación, el que no poseía su sistema hidráulico en funcionamiento.

Como quedó demostrado, este **hecho causó la muerte de cincuenta y una (51) personas y una por nacer**, respecto a quienes, pese a la imprecisión del mecanismo de producción de sus muertes, los exámenes tanatológicos realizados por el Cuerpo Médico Forense de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, lograron establecer las causas de sus muertes. A modo de síntesis, todas estas víctimas fatales han presentado congestiones pulmonares y/o de tórax con edemas, hemorragias, heridas internas, asfixias y otras graves lesiones, compatibles con un accidente de la naturaleza del ocurrido en la estación de Once y con el estado en que se encontraba la formación chapa 16, que generó las condiciones de hacinamiento, aprisionamiento y aglomeración de cuerpos, que provocaron las compresiones corporales que, en la mayoría de los casos, impidieron las dinámicas respiratorias. En concreto, nos referimos a las



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

víctimas que a continuación enunciamos, haciéndose constar en cada caso, la causa de muerte (entendida como la herida de mayor importancia que presentó el cadáver) y las fojas correspondientes al Legajo de Fallecidos, que corre por cuerda de las actuaciones principales elevadas al TOF 2. A saber: 1) **Natalia Andrea Benítez**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa (fs. 809/816); 2) **Sofía Florencia Peralta**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 818/824); 3) **Verónica González Franco**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 826/833); 4) **Alex Nahuel Martínez**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 836/843); 5) **Micaela Cabrera Machicao**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 845/852); 6) **Mónica Ester Garzón**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa (fs. 418/425); 7) **Nayda Tatiana Lezano Alandia**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia externa (fs. 427/434), quien a su vez se encontraba cursando un embarazo de cinco meses de gestación; 8) **Roberto López Pacheco**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 436/443); 9) **Claudio Fabián Belforte**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 445/451); 10) **Sonia Torres Rolón**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, compresión toraco-abdominal y hemorragia interna (fs. 453/460); 11) **Braulio Romero**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, compresión toraco-abdominal y hemorragia interna (fs. 462/468); 12) **Karina Micaela Altamirano**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, compresión toraco-abdominal y hemorragia interna (fs. 470/476); 13) **Marino Moreno**, cuyo deceso se produjo por politraumatismos (fs. 478/485); 14) **Gloria Cecilia Pinilla León**, cuyo deceso se produjo por politraumatismos (fs. 487/494); 15) **Rosa Margarita Tévez**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 496/502); 16) **Carlos María Garbuio**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 504/511); 17) **Alberto David García**,

cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 513/520); 18) **Pablo Zanotti**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 522/529); 19) **Juan Daniel Cruz Aguilar**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna y externa (fs. 531/538); 20) **Graciela Romero Benítez**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia externa e interna (fs. 540/547); 21) **Isabel López**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia externa e interna (fs. 549/556); 22) **Ester Sandra Reyes**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 558/565); 23) **Ranulfo González Centurión**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia externa e interna (fs. 567/574); 24) **Juan Carlos Alonso**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 576/582); 25) **Ana Teresa Zelaya Florentín**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 584/591); 26) **Claudia Mariel Izzia**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia externa (fs. 592/599); 27) **Nancy Esther López Mora**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 601/608); 28) **Gloria Alejandra Troncoso Somoza**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa (fs. 609/616); 29) **Dionicia Barros**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 617/623); 30) **Jinyan Lei**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 624/630); 31) **Yolanda Sabrina Galván**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 631/637); 32) **Graciela Silvia Pereyra**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 638/644); 33) **Sabrina Florencia Espíndola**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa (fs. 645/652); 34) **Darío Daniel Celle**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 654/660); 35) **Tatiana Mailén Pontiroli**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 661/668); 36)



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

Daniel Rodrigo Matías Cerrichio, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 669/675); 37) **Jonatan Maximiliano Báez**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 676/684); 38) **Cristian Daniel Zavala Aquino**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 685/691); 39) **Juan Leonel Frumento**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 693/700); 40) **Miguel Ángel Núñez Vilcapoma**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 702/707); 41) **Lucas Gabriel Palud Quini**, cuyo deceso se produjo por compresión toraco abdominal (fs. 709/716); 42) **Fernando Andrés Lagrotta**, cuyo deceso se produjo por compresión toraco abdominal (fs. 718/725); 43) **Federico Agustín Bustamante**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 727/734); 44) **Graciela Beatriz Díaz**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y hemorragia interna (fs. 736/744); 45) **Nicolás Elías Villalba**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo (fs. 746/753); 46) **Lucía Fernández Chaparro**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa (fs. 755/763); 47) **Florencia Ramona Fernández Sugasti**, cuyo deceso se produjo por compresión toraco abdominal (fs. 764/771); 48) **María Scidone**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, compresión toraco abdominal, hemorragia interna y externa (fs. 773/780); 49) **Ramón Ariel Zuñiga**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo, hemorragia interna y externa (fs.782/789); 50) **Lucas Menghini Rey**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo y compresión toraco abdominal (fs. 791/798); y, por último, 51) **Marcela Alejandra Gómez**, cuyo deceso se produjo por politraumatismo con hemorragia interna (fs. 800/ 807).

Asimismo, este siniestro hecho provocó lesiones a setecientos ochenta y nueve (789), cuatro de carácter gravísimo, veintisiete graves y setecientos cincuenta y ocho con heridas leves (conf. fs. 989/996). En cuanto a la acreditación de la identidad de cada una de las víctimas y el tipo y

grado de lesión que presentó, nos remitimos al listado que se encuentra agregado a fs. 3867/3877 de los autos principales elevados al Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 y, en particular, a las constancias glosadas al Legajo de Lesionados que corre por cuerda.

Como anteriormente apuntamos, en estas actuaciones, luego de una exhaustiva investigación judicial y del juicio oral llevado a cabo por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2, se determinó que ni el choque, ni las graves consecuencias que éste produjo pudieron ser explicadas únicamente por la impericia y el desapego a las normas de conducción por parte del maquinista CÓRDOBA, sino que **el aumento del riesgo para producir ese trágico resultado responden a una diversidad de factores concatenados entre sí.**

Es así que el **11 de enero de 2013** la Sala II de la Cámara Federal, al tratar el procesamiento respecto de diversos directivos y funcionarios de la empresa concesionaria T.B.A. y su controlante COMETRANS S.A. sostuvo que “...no caben dudas en cuanto a que ***tal realidad fue consecuencia del desmanejo de los bienes públicos concesionados cuya conservación y custodia les fuera contractualmente confiada, por cuanto sin perjuicio de lo que surja del avance de la encuesta en lo que respecta al destino de los fondos que, por diferentes conceptos fueron entregados a través de los años a quienes operaron el sistema -aspecto de la investigación que, conforme fuera resuelto por la Sala Primera de esta Alzada en el incidente n° 47.781 “Recurso de queja por apelación denegada en autos Jaime, Ricardo Raúl s/abuso de autoridad”, el pasado 21 de diciembre de 2012, reg. n° 1572, se ha atribuido al magistrado a cargo del Juzgado n° 2 del fuero, que interviene en el marco de la causa 4973/10 antes mencionada-, las evidencias recabadas permiten tener por acreditado en esta etapa el incumplimiento de las obligaciones oportunamente contraídas. (...)*** Es por ello que los procesamientos de los nombrados en orden a sus responsabilidades en los hechos que encuentran provisoria adecuación en las



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

previsiones del artículo 196, párrafos 1° y 2°, y en el artículo 173, inciso 7° en función del artículo 174, inciso 5 del Código Penal serán homologados...".

Por otra parte, respecto a la actividad de los funcionarios públicos entendieron que "*...excede el tipo penal previsto por el artículo 248 del Código Penal, pues no caben dudas a esta altura en cuanto a que la intervención de los nombrados evidencia el conocimiento y participación en los hechos que encuentran adecuación legal en las previsiones de los artículos 173, inciso 7° en función del artículo 174, inciso 5° y 196, párrafos 1° y 2° del Código Penal...*".

Esta construcción de la imputación adoptada a partir del mencionado Fallo de la Cámara fue plenamente ratificada luego de concluido el debate oral y público llevado a cabo en la causa nro. 2127 / 2186, oportunidad en que los integrantes del Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 condenaron a diversos directivos y funcionarios de la empresa concesionaria y a su vez a los ex Secretarios de Transporte Ricardo JAIME y Juan Pablo SCHIAVI, tal como hemos señalado en la introducción.

Para sintetizar los hechos, puede decirse que la tragedia ocurrida el 22 de febrero de 2012 fue producto de una multiplicidad de factores entre los que resultó determinante la acreditación de una nefasta política empresarial por parte del grupo económico juzgado por el Tribunal Oral, que claramente privilegió la maximización del rédito económico para enriquecerse y enriquecer a los miembros del grupo y sus empresas, con un total desprecio por la seguridad de los usuarios de las líneas ferroviarias concesionadas.

Pero de igual modo, por su alcance, duración y gravísimas consecuencias, esta conducta en modo alguno puede ser explicada sin la infame complicidad de los funcionarios públicos encargados del área de transporte y, mucho menos por la máxima instancia del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y la función que en este esquema tuvo el ex titular de la UNIREN.

En este preciso contexto, tras la extracción de testimonios ordenada por el Tribunal Oral, la recepción de las declaraciones indagatorias respectivas -y de conformidad a los términos del procesamiento dictado por V.S. y la confirmatoria por parte de la Sala IIa de la Cámara Federal- estamos en condiciones de imputar a Julio Miguel DE VIDO el hecho de que durante su gestión como Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, conociendo perfectamente el estado deplorable del material rodante y de la prestación del servicio aludido no controló ni adoptó ninguna medida respecto de las condiciones de funcionamiento de esos bienes dados en concesión, de la infraestructura, del personal transferido y la aplicación de fondos públicos que el Estado Nacional puso a disposición de la empresa Trenes de Buenos Aires S.A., siendo que la inacción del nombrado, en función del rol que desempeñaba, como de las dependencias subordinadas -pese al notorio deterioro de los bienes afectados a la concesión-, fueron circunstancias determinantes de la tragedia ocurrida.

Ello así siendo que, como Autoridad de Aplicación del contrato de concesión suscripto con la firma T.B.A. S.A., Julio DE VIDO tenía entre sus funciones: “a) *Controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario (...)*g) *Fiscalizar el cumplimiento de las condiciones impuestas al Concesionario para la prestación de los servicios, su comercialización y el cumplimiento de los planes de inversiones y de mantenimiento de la infraestructura y del equipamiento.* h) *Controlar el cumplimiento de las normas de seguridad y operativas de los servicios concedidos (...)* j) *Requerir información y realizar inspecciones y auditorías.* k) *Aplicar penalidades (...)* Realizar todo otro acto que considere necesario o conveniente para el ejercicio de sus funciones...” (ver Artículo 6.4.2 del Contrato de Concesión”).



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

Fue en estas condiciones que a DE VIDO le correspondía haber dispuesto, por sí o por intermedio de los organismos de él dependientes, las medidas de supervisión y/o sanción necesarias, tendientes a evitar, como quedó demostrado, que en la empresa concesionaria omitiera realizar las tareas de mantenimiento y haya incurrido en una sistemática falta de ejecución de los planes que se encontraba obligada a cumplir. Pero en contraposición, nada de eso hizo el ex Ministro o, al menos, su acción fue extemporánea. Sin embargo esa acción posterior no se llevó a cabo para asegurar una prestación del servicio en óptimas condiciones de cumplimiento y seguridad y prevenir así cualquier accidente fatal; sino que, por el contrario, se realizó como reacción frente al hecho consumado. En otras palabras, como consecuencia de la tragedia, no tuvo más remedio que asumir el rol que debió haber asumido tiempo antes, demostrando de ese modo su capacidad para hacerlo.

Esa circunstancia entonces contribuyó a provocar un grave deterioro de los bienes concesionados, como así también la falta de durabilidad de las inversiones efectuadas por el Estado Nacional para proceder a las reconstrucciones del material rodante solventada con fondos públicos y ejecutada por la empresa *Emprendimientos Ferroviarios S.A.* Por lógica, aquellos factores ocasionaron un serio económico al erario público, a la par de empeorar peligrosamente las condiciones de la prestación del servicio y aumentar drásticamente los riesgos de seguridad del mismo.

En este punto debemos dejar sentado que, en sentido contrario al descargo del imputado, estamos convencidos de que la delegación de funciones realizadas desde el Ministro hacia sus secretarios y/o subsecretarios subordinados, en nada obsta la imputación que aquí dirigimos contra Julio Miguel DE VIDO. Ello, toda vez que aquella delegación nunca pudo significar un desligue completo y definitivo de las obligaciones que le eran propias según los términos del Contrato de Concesión (Artículo 6.4.2, citado anteriormente).

Por otra parte, y sobre la base de las premisas fácticas antes señaladas, vinculadas con el grave deterioro de los bienes concesionados, se le imputa a *Jorge Gustavo SIMEONOFF* que durante su gestión como Secretario Ejecutivo de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) -cargo en el que fue designado con fecha 11 de julio de 2003-, **no avanzó en la renegociación del contrato de concesión** suscripto con la firma TRENES DE BUENOS AIRES S.A., omitiendo realizar el correspondiente análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contrato, como así también efectuar alguna recomendación tendiente a mejorar el funcionamiento de este servicio, siendo las funciones de la UNIREN: “a) *Llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley N° 25.561, efectuando los correspondientes análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia (...) e) Efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios*’ (Decreto n°311/2003)”.

Las pruebas que se mencionan a continuación y las consideraciones que se efectuarán al tratar la responsabilidad penal en los hechos de cada uno de los imputados, avalan las afirmaciones que se efectúan en este apartado.

V. PRUEBA.-

A los fines de este requerimiento, consideramos en particular los siguientes elementos de prueba colectados:

- 1) Acta labrada por el Jefe de la División Sarmiento de la PFA de fs. 1/2;
- 2) Acta circunstanciada labrada por personal de Policía Metropolitana de fs.3;



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

- 3) Listado de personas afectadas de fs. 4/23;
- 4) Testimonial del oficial Matías Gabriel Hoyos de fs. 24/26;
- 5) Actas de secuestro de fs. 27 y 28/30;
- 6) Declaraciones testimoniales de pasajeros de la formación e informes médicos agregados de fs. 36/65 y 68/94;
- 7) Declaración testimonial del oficial Leonardo Marangi de fs. 98/99;
- 8) Declaración testimonial del oficial Aldo Llorens de fs. 100/101;
- 9) Actuaciones labradas con motivo del diligenciamiento de órdenes de presentación a T.B.A. S.A. y documentación obtenida de fs. 102/151;
- 10) Declaración testimonial del oficial Federico Piñeyro de fs. 152/153;
- 11) Vistas fotográficas de víctimas y de restos del tren de fs. 155/210;
- 12) Acta en que se detalla efectos personales de los lesionados y fallecidos de fs. 211/212;
- 13) Declaración testimonial de Pinto Da Silva y constancia de atención médica de fs. 239/43;
- 14) Detalle de efectos reservados de fs. 243;
- 15) Las constancias de las historias clínicas del Centro Médico Integral Fitz Roy correspondientes a Marcos Antonio Córdoba y Miguel Ángel Gerónimo de fs. 257/265, 269/270, 273/275 y 897/912, 1222/1234;
- 16) Declaraciones testimoniales del Bioquímico Carlos María Gandini de fs. 276, 850/51y 4624/26;
- 17) Oficio de la Universidad de Buenos Aires junto con curriculum de los peritos Juan Alfredo Brito y Néstor Mario Luzuriaga de fs. 277/304;
- 18) Presentaciones efectuadas por los Dres. Edgardo Luis Sergio Carranza y Ricardo Monner Sanz de fs. 311/314, 550/552, 942/946, 2051/2122, 2604/2609, 3131/3151, 4560/77, 6564/6583 y 8681/8685;
- 19) Acta de desgrabación de video de fs. 315;

- 20) Informes del Cuerpo Médico Forense de fs. 317/319, 530/535, 1394/1396, 1415, 1476, 1556/1558, 3711/3716, 4876/77, 6340/43; 6392; 6550; 6697, 6718/6720; 6736/6740 y 6757/6763;
- 21) Informes de la Secretaria de Inteligencia de la Presidencia de la Nación de fs. 324/329 y 1366/68;
- 22) Declaraciones testimoniales de Jorge Javier Galván y Fredi Alex Adorno Encina de fs. 341 y 342;
- 23) Declaración testimonial de Miguel Ángel Gerónimo de fs. 343/44;
- 24) Peticiones de ser tenidos por parte querellante efectuadas por: Daiana Beatriz Avellaneda y Ontiveros Melanie Ayelen (fs. 356 y 357), Cristina Inés Sánchez Amaro, Marta Laura Ruiz y Nehuen Miqueas Gentiletti (745/748), Guillermo Gustavo Quintana (fs. 777/778), Eugenio Federico Barbich (fs. 1117), Wang Jianhua (fs. 1169), María del Carmen Márquez (fs. 1370/72), María Luján Rey y Paolo Fabián Menghini (fs. 1374/75), Natalia Beatriz Meza (fs. 1377/79), Andrés Garzón y Daniela Bautista (fs. 1385/93), Valeria Lorena Santillán (fs. 1710/24), Karen Nahir Celle, Darío Walter Celle, Lorena Elizabeth Celle y Juana Benítez (fs. 1725/26), Juan Domingo Carrizo (fs. 1879), José Luis De Martín (fs. 1880), Natalia Julieta Barrio (fs. 1957/59), Oscar Marcelo Cabalero (fs. 1961/65), Mirian Beatriz Octavo (fs. 1966/80), Betina Aramayo (fs.2185/92), Isabel Velázquez (fs. 2264/65), Francisca Centurión (fs. 2268/73), Santiago González Centurión (fs. 2274/77), Jesica Chaile (fs. 2500/09 y 2850/53), Marcelino Miguel Sugastti Alegre (fs. 2615/17), Luis Alberto Palud y Gladys Liliana Quini (fs. 2867/73), Rosa Noemí Flórez (fs. 2898/2900), Edubijes Ocaranza (fs. 2982/85), Elda Marisa Sayago (fs. 2986/89), Nicolás del Valle López (fs. 2990/93), Verónica Elizabeth López (fs. 3036/53), Cecilia Soledad Hermann (fs. 3097/98), Benjamín Alfredo Velázquez Trinidad (fs.3179/80), Marcos Andrés López Olmedo



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

(fs. 3181/82), Fernando Carlos Mongelos (fs. 3183/84), Ezequiel Raúl Lancuba (fs. 3185/86), Leandro Marina (fs. 3187/88), Diego Buneta (fs. 3189/90), Alicia Alejandra Araujo (fs. 3191/92), Marcela Claudia Fernández (fs. 3193/94), María Estela Sosa Acosta (fs. 3195/96), Paola Alicia Irusta (fs. 3197/98), Jaqueline Natalia Méndez (fs. 3199/3200), Pablo José Muiño (fs. 3201/02), Norma Adela Sierra (fs. 3203/04), Marcos Joaquín Hormachea (fs. 3205/06), Raúl Hernán Maldonado (fs. 3207/08), Nilda Liliana Corvalan (fs. 3209/10), Marisa Jorgelina Jakin (fs. 3211/12), Adela Otazú (fs. 3213/14), Patricia Mabel Merlo (fs. 3215/16), María Rosa Soria (fs. 3217/18), Milagros Carmen Portal Talavera (fs. 3219/20), Carlos Antonio Gutiérrez (fs.3221/22), Yesica Elizabeth Hnitko (fs. 3223/24), Clara Elena Gómez (fs. 3225/26), Natalia Gumina (fs. 3227/28), Mariana Soledad Comito (fs. 3229/30), Verónica Andrea Comito (fs. 3231/32, Osvaldo Matías Encalada Miranda (fs. 3233/34), Teodora Pimienta Miranda (fs. 3235/36) Sebastián Ariel Alfonso (fs. 3237/38), Florencia Emilia Gabriela Pastorini (fs. 3239/40), Ángel Daniel Rodríguez (fs. 3241/42), Diego Martín Segovia (fs. 3243/44), María Laura Rubino fs. 3263/64), Eric Marcelo Gabriel Aranda y Selva Josefina Vásquez (fs. 3330/39), Haydee Beatriz Alfonso (fs. 3457/60), Raúl García (fs. 3546/53), Natalia Corso (fs. 3554/55), Julieta Fernández (fs. 3839/40), Raúl Martinek (fs. 3841/42), Valeria Pérez Sudujko (fs. 3843/44), Damián Rol (fs. 3845/46), Joaquín Nahuel Mauri (fs. 3847/48), Gustavo Daniel Anriquez (fs. 3849/50), Nicolás Raúl Araoz (fs. 3851/52), Vanesa Bracco (fs. 3853/54), Marcelo Godoy (fs. 3855/56), Daniel Hugo Lagrotta y Mercedes Molina (fs. 3946/47), Andrés Ramírez (fs. 3950/58), Tatiana Loayza (3967/68), Héctor Ricardo García (fs. 4148/50), Antonela Pérez Sudujko (fs. 4151/53), Néstor Omar Martínez (fs. 4154/56), Juan Carlos Grabosch (fs. 4157/59), Cristian Abel Grassi (fs. 4160/62), Georgina Rosana Cardoza (fs. 4163/65), Angélica Ramona Vilches (fs. 4166/68),

Silvia Beatriz Armoa (fs. 4169/71), Verónica Geraldine Llompart (fs. 4259/64), María Villagra (fs. 4265/69), Hugo Otazú (fs. 4302/06), Benjamín Costilla (fs. 4307/4309), Osvaldo Ramón Larriba (fs. 4406), Ana María Dattilo (fs. 4412/4418), Miguel Ángel Fernández (fs. 4477/79), Maximiliano Enzo Villalba (fs. 4481/87), Elba Magdalena Pérez (fs. 4581/82), Claudia Bastidas Herrera (fs. 4583/4584), Tomás Armando Espinosa (fs. 4585/86), Flor Alice Cabañas (fs. 4587/88), Pamela González (fs. 4589/90), Julio Cesar Núñez (fs. 4591/92), María Celeste Mariotti (fs. 4684/91), Dante Armando Fernández Acuña (fs. 4726/39), Daniel Enrique Aparicio (fs. 4879/82), Jesusa Aguilar Mamani (fs. 5011/13), Carlos Rene Bustamante y María Esther Luna (fs. 5014/18), Nilsa Gabriela González (fs. 5022/24), Roberto Julián Borgese (fs. 5025/28), Carla Helman Bahl (fs. 5591/92), Stella Maris Giménez (fs. 5609/13), Norma Barrientos (fs. 5614/19), Estela Chocobar y Ángel Gutiérrez (fs. 6256/62), Lidia Noemí Gutiérrez (fs. 6349/50), Héctor Guayama (fs. 6519/20), Derwin Normando Quiroga, Gerardo Giannini y Ricardo Alderete (fs. 6531/32 y 6650), María Estefanía Herrera (fs. 6551), Ezequiel Arguello (fs. 6683), Joshua Altamira (fs. 6782/88), Juan Carlos Bartolo Segura (fs. 6936/40), Carmen Machicao (fs. 7524/28), Luciana Cristina Juárez (fs. 8532/33), Edwin Ojeda Ortiz (fs. 8621/25), Noemí Soledad Sandoval y José Ramiro Sandoval López (fs. 8626/29), Hayde Generosa Allorio (fs. 8630/31), Diego Jorge Luis Toledo y Vanesa Verónica Alejandra Toledo (fs. 8632/34), Romina Natalia Dorola (fs. 8635/36), Osvaldo Miguel Escobar (fs. 8645/47), Favio Ezequiel Fernández (fs. 8669/80), Zulma Viviana Ojeda y Horacio Néstor Gabuio (fs. 8759/68), Juan Ángel Frumento (fs. 8795/99), Eufrasia López Huaylla (fs. 8814/18) y Virgilio Ramón López (fs. 9179/9213); 25) actuaciones acompañada por el Sr. Fiscal de fs. 359/422 y 719/724;



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

- 25) Actuaciones policiales relacionadas con el detalle del secuestro de los efectos de las personas fallecidas de fs. 424/505;
- 26) Listados de personas heridas de fs. 508/517, 3868/77 y 6953/71;
- 27) Listados de personas fallecidas de fs. 518, 3867 y 6952;
- 28) Informe pericial de la división laboratorio químico de fs. 536/538;
- 29) Correo electrónico con información aportada por Telecom de fs. 539/542;
- 30) Presentación efectuada por Lucio Simonetti de fs.749/55;
- 31) Escrito presentado por Leandro Jorge Vascello de fs. 756/770;
- 32) Escrito presentado por Manuel Carlos Cáceres de fs. 771/776 y 941;
- 33) Declaración testimonial de Patricio Marcelo Juárez de fs. 846;
- 34) Declaración testimonial de Felipe Juan José López Bonfati de fs. 847/848;
- 35) Presentación de Julián Martín Obiglio de fs. 852/853;
- 36) Presentación de Gerardo Rubén Morales de fs. 854 y 997/999;
- 37) Presentación de Elisa Carrió de fs. 856/882;
- 38) Presentación de Ricardo Gil Lavedra, María Graciela Ocaña y Manuel Garrido de fs 883/884;
- 39) Nota de América Tv de fs. 892;
- 40) Informe actuarial de fs. 893;
- 41) Declaraciones testimoniales de Leonardo Ariel Andrada de fs. 894/896 y 3661/3663;
- 42) Escritos presentados por el Ministerio De Justicia de la Nación de fs. 913/914 y 1118;
- 43) Declaraciones testimoniales de Jorge Daniel Galarce de fs. 915/917 y 9359;
- 44) Declaraciones testimoniales de Vicente Pietro Paolo de fs. 930/931 y 9356;
- 45) Escrito presentado por Eventos Producciones S.A. de fs. 933;
- 46) Informe de laboratorio químico de fs. 934/940;

- 47) Notas acompañada por la dra. Valeria Corbacho de fs. 1002/1005 y 6526/27;
- 48) Escrito presentado por Rodrigo Iudicone de fs. 1074/1084;
- 49) Informe de ingeniería vial forense de la P.F.A. de fs. 1113/1116;
- 50) Presentación de Victoria Analia Donda Pérez de fs. 1119;
- 51) Actuaciones de la Delegación Morón de la P.F.A. de fs. 1120/1161, 2306/2335 y 5239/5241;
- 52) Escrito presentado por la firma Benito Roggio Transporte S.A. De fs. 1269;
- 53) Escritos presentados por la firma “Trenes de Buenos Aires S.A.” de fs. 631, 726/737,849, 948/996, 1001, 1039/1041, 1085/1094, 1270/1271, 1451, 1488/1489, 1509, 1734,1798, 1931, 2455, 2757/2773, 2883/2887, 3104/3113, 3114, 3251/3252, 3394/3401, 3424, 3811/3819; 3961, 4315, 4404/4405, 4598/4605; 4980; 6275/6316; 6436/6469, 6494/6515; 6533/3543; 6633/6641; 6701/5 y 6874/6880;
- 54) Actuaciones labradas por la Comisaría 46° de la P.F.A. de fs. 798/845, 1006/1018, 1281/1302, 1512/1531, 1741/1757, 1869/1878, 2011/2024, 2198/2214, 2293/2305,2480/2489, 2812/2831, 3445/3453, 4899/4916, 4992/5010 5338/5343, 5507 y 6141/6147;
- 55) Exhorto nro. 5582/3 del Juzgado Federal Criminal y Correccional nro. 1 de Morón de fs. 1303/1310;
- 56) Escritos presentados por el Dr. Alberto Bovino de fs. 1311/1318,
- 57) Actuaciones labradas por la División Sarmiento de la P.F.A. de fs. 781/793,1019/1038, 1184/1268, 1320/1327, 1833/1868, 2123/2124, 2372/2405; 3615/3623 y 6332/6337;
- 58) Escritos presentados por el Dr. Gregorio Jorge Dalbón de fs. 738/748, 891,1181/1183, 1342/1343, 1450, 1731/1733 bis, 2371, 2874, 3939/42 y 3965/66;



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

- 59) Presentaciones efectuadas por el Dr. Federico Delgado de fs. 672/724, 885/886, 1170/1174, 1344, 1408/1409, 1477/1478, 1727/1730, 2233/2250, 2351/2361, 2450/2451, 2603, 3001/23, 3262, 3379/3387, 3637/3638, 4070/73, 5755/5759, 6198/6242 y 6618/9;
- 60) Informes presentados por la firma “Telefónica Móviles Argentina S.A.” de fs. 1345/1364, 1479/1481, 1791/1793 y 5923;
- 61) Informes presentados por la firma “Claro” de fs. 1365 y 2648/2649;
- 62) Informes de la Auditoría General de la Nación de fs. 725, 1380/1383, 2443, 2775/2777, 2913 y 8390/92;
- 63) Nota de la División Mitre de la P.F.A. de fs. 1384;
- 64) Informes presentados por la firma “Nextel” de fs. 1416/1418 y 5812;
- 65) Presentaciones efectuadas por la Fundación Por la Paz y el Cambio Climático de fs. 1419/1449 bis y 2864/2865;
- 66) Actuaciones remitidas por la Unidad Especial de Procedimientos Judiciales de la Gendarmería Nacional Argentina de fs. 1452/1467, 4917/4941, 5123/50 y 5647/5661;
- 67) Certificaciones Actuariales de fs. 794, 919, 1043/1044, 1068/1073, 1175, 1474, 1760, 1934/1935, 1940/1946, 2050, 2162, 2254, 2345, 2444/2445, 2620, 2749, 2783, 2854, 3056, 3153, 3167/3168, 3258, 3285, 3408, 3464, 3538, 3703/3704, 3798, 4083, 4219, 4326, 4421, 4489, 4612, 4751, 4983, 5369/71, 5510/12, 5743, 5826, 5984, 6091/2, 6134, 6244, 6400, 6544/6545, 6561, 6684, 6791, 6900, 7136, 8088 y 9255;
- 68) Notas del Departamento Interpol de la P.F.A. de fs. 1482, 2875, 2914 y 2963;
- 69) Escrito de la firma “Liderar Cía. General de Seguros S.A.” de fs. 1484;
- 70) Actuaciones remitidas por el Archivo del Poder Judicial de la Nación de fs. 1485;
- 71) Actuaciones remitidas por la Dirección de Policía Científica de la Gendarmería Nacional Argentina de fs. 780, 887/890, 1500/03, 2125,

- 3000, 3266, 3614, 4214, 6060, 6195, 6245/51, 6354/55, 6754/6755, 6794, 7486 y 8119/31;
- 72) Actuaciones remitidas por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación de fs. 1532/1537, 2855/2863, 3060/3068, 3416/3423, 4075/4081, 4273/77 y 4744;
- 73) Actuaciones remitidas por la Comisaría 2° de la P.F.A. de fs. 1538/1549, 1799/1808, 2175/2184, 2637/2647, 2903/2912, 4699/4723 y 6115/26;
- 74) Nota de la División Scopometría de la P.F.A. de fs. 1550/1551;
- 75) Escritos presentados por el Ingeniero Raúl Baridó de fs. 1552, 3280/3281 y 3717/3718;
- 76) Informes de la firma “Telecom Personal S.A.” de fs. 1053/1057, 1561, 2126/2131 y 2225/2228;
- 77) Actuaciones remitidas por el Juzgado Federal nro. 1 de Morón de fs. 1566/1636;
- 78) Actuaciones remitidas por la Comisaría 1° de la P.F.A. de fs. 1638/1650, 1676/1689, 1901/1929 y 2458/2479;
- 79) Actuaciones remitidas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de fs. 1670/1675, 1981/1983, 2413, 2550/2580, 3085/3096, 3267/3278, 3562/3563, 3613, 3629/3631, 3726/3783, 4740, 6155/6193, 6328/6331, 6474/6476 y 6655/6676;
- 80) Declaración testimonial de Horacio Alberto Cecchino de fs. 1690/1709;
- 81) Informe presentado por la A.D.I.F. de fs. 1809/1811;
- 82) Escrito presentado por la empresa Ferrocarril General Belgrano de fs. 1812;
- 83) Informes remitidos por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo de fs. 1814/1823, 2044/2049 y 2260/2261;
- 84) Actuaciones remitidas por la Comisaría 26° de la P.F.A. de fs. 1824/1832;



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

- 85) Actuaciones remitidas por la División Urquiza de la P.F.A. de fs. 1881/1890;
- 86) Actuaciones remitidas por la División Belgrano de la P.F.A. de fs. 1891/1900;
- 87) Declaración testimonial de José Armando Volpi de fs. 1956/1958;
- 88) Actuaciones remitidas por la Policía Metropolitana de fs. 1984/1992, 2653/2678 y 2802/2803;
- 89) Actuaciones remitidas por la Comisaría 10° de la P.F.A. de fs. 1993/2006;
- 90) Actuaciones remitidas por la Comisaría 28° de la P.F.A. de fs. 2007/2010;
- 91) Informes de las Secretarías del Fuero de fs. 2027/30, 2132/35, 2137/74, 2196/97, 2229/30, 2286/87, 2288/91, 2452/53 y 2498/99;
- 92) Declaración testimonial de Ernesto Daniel González de fs. 2136;
- 93) Presentaciones efectuadas por el Dr. Amado Jesús José Giganti de fs. 2168/2172, 2581/2582, 3316 y 3690/3699;
- 94) Escrito presentado por Ernesto Daniel González de fs. 2215/2216;
- 95) Informe de la Sindicatura General de la Nación de fs. 2217/2222;
- 96) Informe remitido por el Ministerio de Salud de la Ciudad de Buenos Aires de fs. 2262/2263;
- 97) Declaraciones testimoniales de Carlos Abel Palacio de fs. 2342/43, 2625/26 y 9360;
- 98) Presentación de Ezequiel Nino de fs. 2510/2544;
- 99) Escrito presentado por el Defensor del Pueblo de la Nación de fs. 2601/2602;
- 100) Declaración testimonial de María Mercedes Ninci de fs. 2624;
- 101) Presentaciones de Fabio Reynaldo Flamenco de fs. 2680/2681 y 2958/2960;
- 102) Presentación de Manuel Garrido de fs. 2682/2703;

- 103) Exhorto nro. 4569 del Juzgado Federal n° 3 de Morón de fs. 2740/2743;
- 104) Oficio de la División Exteriores de Video de la Superintendencia de Comunicaciones Federales de fs. 2756;
- 105) Oficio remitido por el Juzgado Federal n° 10 de fs. 2801;
- 106) Escrito presento por Ezequiel Francisco Darraidou de fs. 2877;
- 107) Escrito presentado por Carlos Alfredo Díaz de fs. 2879;
- 108) Actuaciones remitidas por Delegación La Plata de la P.F.A. de fs. 2888/2897;
- 109) Presentación de María Laura Benítez de fs. 2901/2902;
- 110) Declaración testimonial de Osvaldo Rubén Quaini de fs. 2916/2957;
- 111) Actuaciones remitidas por la Comisaría 24^a de la P.F.A. de fs. 2973/2981;
- 112) Escrito presentado por los peritos oficiales de fs. 3024;
- 113) Actuaciones remitidas por la Delegación Lomas de Zamora de la P.F.A. de fs. 3025/3035, 3311/3315 y 3532/3536;
- 114) Actuaciones remitidas por la Comisaría 37^a de la P.F.A. de fs. 3071 y 3363/3369;
- 115) Actuaciones remitidas por la Delegación Avellaneda de la P.F.A. de fs. 3072/3094;
- 116) Copias certificadas de la denuncia efectuada en causa n° 2.284/12 de fs. 3115/3129;
- 117) Declaración testimonial de Carlos Daniel Zamora de fs. 3162/3163;
- 118) Declaración testimonial de Angélica María Campana de fs. 3164/3166;
- 119) Escrito presentado por Juan Alfredo Brito de fs. 3282,
- 120) Declaración testimonial de José Buccioni de fs. 3289/3290;



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

- 121) Informes Veraz de fs. 3291/3303, 3799, 4422/4423, 4987; 5401 y 6901/3;
- 122) Escrito presentado por la Dra. María del Carmen Verdú de fs. 3344;
- 123) Actuaciones remitidas por la Inspección General de Justicia de fs. 3388/3391, 3454/3455 y 5569/83;
- 124) Escrito presentado por el Dr. Adolfo Casabal Elía de fs. 3504/3506;
- 125) Presentación efectuada por Pedro Gabriel De los Santos de fs. 3507/3511;
- 126) Escrito presentado por Juan Carlos Giordano de fs. 3564/3565;
- 127) Declaración testimonial de Manuel Carlos Cáceres de fs. 3569/3585;
- 128) Nota de fs. 3601;
- 129) Declaración testimonial de Edgardo Ernesto Reynoso de fs. 3634/3636;
- 130) Declaración testimonial de Marcelo Simón Lescano de fs. 3644/3646;
- 131) Declaraciones testimoniales de Adrián Alejandro González de fs. 3647/3649 y 9357;
- 132) Declaraciones testimoniales de Walter Francisco Schafer de fs. 3650/3654 y 9355;
- 133) Declaraciones testimoniales de Raúl Enrique Palacios de fs. 3655/3657 y 9358;
- 134) Declaraciones testimoniales de Jorge Facundo Matías Aiger de fs. 3658/3660 y 9356;
- 135) Declaración testimonial de Osvaldo Félix Guzzo de fs. 3700/3701;
- 136) Nota de la Comisaría 8ª. De la P.F.A. de fs. 4408/4409;
- 137) Escrito presentado por Leonardo Ariel Andrada de fs. 4419;
- 138) Impresiones de fs. 4426, 5400, 5823/4 y 6593/6607;

- 139) Oficio de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal de fs. 4610;
- 140) Actuaciones remitidas por la Prefectura Naval Argentina de fs. 4671/81, 4953/4978, 6066/6090 y 6432/6434;
- 141) Declaración testimonial de Mónica Beatriz Perassolo de fs. 4763;
- 142) Actuaciones remitidas por la Comisaría n° 9 de la P.F.A. de fs. 4884/92 y 5242/5247;
- 143) Actuaciones remitidas por la Dirección Nacional del Registro Oficial de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación de fs. 5030/5119,
- 144) Correo electrónico y sus adjuntos de fs. 5222/5229;
- 145) Declaración testimonial de Marcos Nerio Chicote de fs. 5306/07;
- 146) Declaraciones testimoniales de José Agustín Tesan de fs. 5308/09 y 7114/15.
- 147) Documentación agregada fs. 7054/7113 y 7116/25;
- 148) Actuaciones de la Delegación San Martín de fs. 5318/37, 5868/5908 y 9001/09;
- 149) Declaración testimonial de Jorge Raúl Hilgemberg de fs. 5374/75;
- 150) Declaración testimonial de Eduardo Héctor Falcón de fs. 5376/77;
- 151) Actuaciones remitidas por la Comisaría 44ª. De la P.F.A. de fs. 5412/5420;
- 152) Actuaciones de la División Operaciones Federales de la P.F.A. de fs. 5439/5445;
- 153) Actuaciones de la Comisarías 15ª. De la P.F.A. de fs. 5446/5493;
- 154) Oficio del Boletín Oficial de fs. 5551/5555;
- 155) Actuaciones de la División Defraudaciones y Estafas de la P.F.A. de fs. 5634/5646;



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

- 156) Actuaciones remitidas por la Comisaría 48^a. De la P.F.A. de fs. 4715/4728;
- 157) Actuaciones remitidas por la comisaría 25^a P.F.A. de fs. 4729/4742;
- 158) Currículum del Dr. Alfredo Thompson de fs. 5828/55;
- 159) Informe presentado por la Facultad de Ingeniería de la UBA de fs. 5911/5915;
- 160) Actuaciones remitidas por el Juzgado en lo Comercial n° 9 de fs. 5917/22;
- 161) Exhortos del Juzgado Federal de Tres de Febrero de fs. 5926/5975 y 6044/6053;
- 162) Pericia n° 61583 de la Dirección de Policía Científica de la Gendarmería Nacional de fs. 6004/6022;
- 163) Actuaciones remitidas por el Consejo Deliberante de Vicente López de fs. 6023/6042;
- 164) Escritos presentados por U.G.O.M.S. S.A. de fs. 5378/9; 6405 y 6681/6682;
- 165) Actuaciones remitidas por la Secretaría de Transporte de la Nación de fs. 6394/99 y 6479/6482;
- 166) Actuaciones remitidas por la Comisaría n° 6^a de la P.F.A. de fs. 6584/6592;
- 167) Escrito presentado por el Instituto de Investigación Neurológica “Fleni” de fs. 6696;
- 168) Escrito de Verónica Lezcano Galardi de fs. 6800/6871;
- 169) Escrito presentado por Ángel José Recabarren de fs. 6872/3;
- 170) Informes de la Dirección Nacional de Migraciones de fs. 6904/6906;
- 171) Impresiones agregadas a fs. 6984/7050 y 7446/54;

- 172) Declaración testimonial de Alberto Gustavo Cadenas de fs. 7127/28;
- 173) Escrito de la Superintendencia de Seguros de la Nación de fs. 7134;
- 174) Escrito presentado por Alberto Gustavo Cadenas de fs. 7217;
- 175) Informe del Dr. Fernando Taragano de fs. 7475/79;
- 176) Exhorto del Juzgado Federal n° 2 de San Martín de fs. 8331/52;
- 177) Actuaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de fs. 8555/78 y 8801/13;
- 178) Actuaciones remitidas por la Secretaria Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación de fs. 8785/94);
- 179) Declaración testimonial de Gabriela María Belledi de fs. 9012;
- 180) Documentación acompañada por el Dr. Mario Laporta de fs. 9218/50 y 9258/71; y
- 181) Informe de la Administración Federal de Ingresos Públicos de fs. 9218/49 y 9252.
- 182) Los expedientes S01:0220427/04 y S01:0220428/04, referentes a la rescisión de los contratos de los contratos de concesión de las empresas Transporte Metropolitano General Roca y Metropolitano Belgrano Sur S.A.
- 183) El expediente nro. S01:0158999/2012, caratulado “El Estado Actual de situación contractual de Trenes de Buenos Aires” .
- 184) Los exptes. nros. S01:0079802/2010 y S01:0122.160/2011, de la CNRT, en los cuales se trataron temas vinculados a las sanciones aplicadas a TBA.
- 185) El Expte. TRI-S01:0024957/2011, de la Secretaría de Transporte, que da cuenta del estado de los bienes concesionados y el riesgo para la seguridad que el mismo conlleva.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

- 186) El Expte. expte.S01:0053979/2012, caratulado “Cumplimiento de la Resolución CNRT N°1770/08, sobre planes de mantenimiento en el Sistema Ferroviario Nacional”
- 187) El Expte. 47.055/2011 de la CNRT que se vincula al plan de mantenimiento preventivo del área material rodante correspondiente al año 2012.
- 188) Los expedientes S01:0109634/2011, S01:0024432/2009, S01:0007914/2011 y S01:0007916/2011, de la Secretaría de Transporte reservados en autos.
- 189) Las actuaciones de auditoria AGN 647/06, 504/07, 303/09.
- 190) Las transcripciones de las conversaciones del Radio Grupal “Once Moreno” que se encuentran agregadas al legajo de transcripciones reservado en autos.
- 191) Lo concluido por el informe pericial mecánico efectuado sobre la formación “Chapa 16”, de la cual se puede concluir que: 1) el tren chapa N° 16 corrió el servicio con dos compresores menos en la alimentación de aire al sistema de frenos; 2) el primer y segundo vagón del chapa N° 16 quedaron en un estado de destrucción tal que fue imposible hacer pruebas en su sistema de frenado; 3) en los últimos cuatro vagones en pruebas estáticas y dinámicas esto es: funcionamiento de los compresores y carga de aire en el sistema de frenos con la formación quieta y hacer correr al tren y frenarlo, el sistema respondió adecuadamente; 4) acoplados los dos vagones siguientes de la formación (seis vagones), luego de algunas reparaciones menores, en una la prueba estática el sistema de compresores respondieron adecuadamente, sin perjuicio que los tiempos de recuperación de la presión luego de aplicar frenos de servicio en varias oportunidades, son de una duración mayor a lo que una operación segura deberían tener; 5) que en la inspección física de la formación chocada se encontraron zapatas firmemente aplicadas contra las ruedas, esto es, en

algún momento el maquinista aplicó los frenos; 6) que en los distintos componentes del sistema de frenado (compresores, cañerías, depósitos, zapatas, válvulas) había materiales deteriorados; 7) se determinó que el dispositivo de “hombre muerto” habría sido anulado por el conductor antes de ingresar al andén de la estación Once; 8) siete de los ocho coches de la formación presentaban importantísimos diferimientos en sus reparaciones generales, situación que implica, según los peritos, un riesgo en la operación; 9) los paragolpes instalados en el andén N° 2 no tenían su sistema hidráulico en funcionamiento, presentando sólo un impedimento estático al avance, pero que por la diferencia de altura entre el bastidor del primer vagón y los brazos del paragolpes aferró firmemente el primer vagón y agravó el “acaballamiento” del segundo vagón; y 10) que existía una importante informalidad con la que se entregaban las formaciones de la línea Sarmiento a los conductores.

Existieron además otros medios probatorios que fueron incorporados a la causa, con posterioridad a la elevación a juicio de la causa principal que se mencionan a continuación:

- 1) Testimonios de la causa n° 2127 del Tribunal Oral en lo Criminal Federal n° 2 de fs. 1/2006;
- 2) Actuaciones remitidas por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal n° 2 de fs. 2083/2109, 2136/40, 2148/49, 2205/06, 2544/2563, 3463, 3563 y 3572;
- 3) Escrito de la empresa de la Unidad de Gestión Operativa Mitre y Sarmiento S.A. de fs. 2153;
- 4) Actuaciones remitidas por la Administración Federal de Ingresos Públicos de fs. 2161/65 y 2246/80;



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

- 5) Certificaciones actuariales de fs. 2177, 2241, 2480, 2564 y 2585;
- 6) Constancia de fs. 2202;
- 7) Presentación de José Fortunato Pontiroli de fs. 2211;
- 8) Presentación efectuada por Alejandro Manuel Sánchez de fs. 2243/2245;
- 9) Presentaciones efectuadas por Sabrina Fernanda Leiza, Noelia Elizabeth Leiza, Cintia Micaela Leiza y Aldana Fátima Antonella Leiza de fs. 2473/2475 y 2489/93;
- 10) Presentación efectuada por Claudia Veronica Cancino Vega de fs. 2499/2501;
- 11) Actuaciones remitidas por la División Sarmiento de la Policía Federal Argentina de fs. 2514/2521;
- 12) Testimonios de la causa n° 5.643/2013 del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 1, Secretaría n° 2 de fs. 2526/2534;
- 13) Presentación efectuada por Aníbal Martín Nesossi de fs. 2538/2542;
- 14) Actuaciones remitidas por la Asociación Mutualista de Empleados del Banco de la Provincia de Buenos Aires de fs. 2573/2574;
- 15) Actuaciones remitidas por el Ministerio del Interior y Transporte de fs. 2576/84;
- 16) Informes Veraz risc de fs. 2588/2599;
- 17) Actuaciones remitidas en autos “Trenes de Buenos Aires S.A. s/ Quiebra” (Exp. N°34740/2013) por el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial n° 9, Secretaria n° 18 de fs. 2770/2786;
- 18) Oficio remitido por Tribunal Oral en lo Criminal Federal n° 2, mediante el cual se remite en formado digital la sentencia dictada en el marco de la causa n°2127 de fs. 34335;
- 19) Informes Nosis de fs. 3440/3446;

- 20) Certificaciones actuariales de los elementos remitidos por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal n° 2 de fs. 3449/53, 3459/60, 3466, 3560, 3568, 3673/76, 3687/89, 3715/16
- 21) Actuaciones remitidas por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación de fs. 3456/3458;
- 22) Testimonios de la causa n° 2127, caratulada “Córdoba, Marcos Antonio y otros s/inf. Art. 174, inc. 5°, en función del art. 173, inc. 7 y 196, párrafos 1 y 2 del Código Penal” de fs. 3469/3551;
- 23) Presentación efectuada por la Secretaria de Ética, Transparencia y Lucha contra la Corrupción de la Oficina Anticorrupción de fs. 3574/89;
- 24) Actuaciones remitidas por la C.N.R.T. de fs. 3684/86;
- 25) Actuaciones de la Comisaría 2ª. De la Policía Federal Argentina de fs. 3690/95;
- 26) Actuaciones de la Comisaría 46ª. De la Policía Federal Argentina de fs. 3697/3710;
- 27) Nota de Administración de Infraestructura Ferroviaria de fs. 3717;
- 28) Impresiones de correos electrónicos de fs. 3718/3754;
- 29) Nota de la empresa Operadora Ferroviaria de fs. 3755/56;
- 30) Legajos formados en estas actuaciones entre los que se encuentran el legajo de pericia técnica compuesto por 564 fs.; legajo de investigación documental (pericia contable)
- 31) Compuesto por 3222 fs., legajo de personas fallecidas compuesto por 1350 fs. Y legajo de personas lesionadas compuesto por 2401 fs., como así también la totalidad de la documentación reservada en el marco de la presente causa.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

VI. CALIFICACION LEGAL

Los hechos atribuidos a Julio DE VIDO y a Jorge Gustavo SIMEONOFF resultan constitutivos de los delitos de Administración Fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de la Administración Pública, en calidad de partícipes necesarios (Art. 174, inc. 5° y último párrafo, en función del 173, inc. 7° y 45 del C.P.) en concurso real con el delito de estrago culposo agravado (Art. 196 –primer y segundo párrafos y 45 del C.P.), por haber causado la muerte de las cincuenta y una (51) personas, más una por nacer nombradas en el apartado IV y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de coautores.

Como sabemos, la imputación que se formuló a los funcionarios públicos y a los directivos y funcionarios del grupo económico interviniente en la causa por el accidente en la estación de Once, estuvo enfocada en las acciones u omisiones que permitieron llegar a las condiciones deplorables en la prestación del servicio y el deterioro del material rodante del tren finalmente siniestrado; quedando así la imputación basada en una lógica causa-efecto en donde la acción u omisión de los funcionarios públicos generó las condiciones necesarias –en una relación de determinación– para la producción del accidente.

En esos términos en los fundamentos del fallo condenatorio presentados por el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, se dio por acreditado que los integrantes de la empresa concesionaria TRENES DE BUENOS AIRES S.A., “...incumplieron los deberes a su cargo de administración y cuidado de los bienes públicos afectados al servicio ferroviario de la línea Sarmiento, según las obligaciones emergentes del contrato de concesión suscripto con el Estado Nacional el día 23 de mayo del año 1995”. Que... “tomaron la decisión de omitir realizar las tareas de mantenimiento a su cargo y sistemáticamente no ejecutaron los planes que en tal sentido se

encontraban obligados a cumplir”. (...) “En particular, a raíz de la interpretación que la empresa le otorgó a los alcances y efectos de la emergencia ferroviaria dispuesta por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Decreto nro. 2075 del año 2002”.

(...) “Así, permitieron que la flota de material rodante a su cuidado prestase servicio en un deplorable estado de mantenimiento que afectaba las condiciones de confort y especialmente de seguridad en que se prestaba el servicio que, de por sí, produjo un incremento indebido del riesgo propio de una actividad particularmente riesgosa y específicamente reglamentada”.

Se agregó que “Dicha decisión empresarial, enmarcada en una deplorable estructura organizacional con intereses y objetivos espurios y ajenos al servicio público concesionado, se encontró evidentemente orientada a obtener una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante, generando una disminución de la vida útil del mismo, a los fines de procurar a su empresa controlante –Cometrans SA- un magnífico producto económico”. (...) “Es que, a través de este mezquino diseño corporativo en tareas primordiales propias de su objeto, mantuvieron los efectos y beneficios de un contrato ficticio de asesoramiento integral con la firma Cometrans SA, vigente desde el año 2004 y, además, pudieron así solicitar anticipadamente la reconstrucción integral del material rodante ya que, en este caso, los fondos serían aportados por el Estado Nacional”.

Pero además de la responsabilidad primaria de los agentes privados, los jueces del TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2 fueron categóricos en reconocer **la trascendental responsabilidad que le cupo a los funcionarios públicos vinculados a la materia** (en ese caso los ex



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

Secretarios de Transporte del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS).

Al respecto destacaron que existió “...una evidente complicidad de algunos funcionarios públicos” ... “Sería imposible pensar tamaña treta sin la imprescindible colaboración de los acusados Juan Pablo Schiavi y Ricardo Raúl Jaime, quienes en sus respectivas gestiones a cargo de la Secretaría de Transporte de la Nación tenían la obligación de supervisar el control y la fiscalización de la operación del sistema de transporte ferroviario de pasajeros incluido, obviamente, la línea Sarmiento”. (...) “Se ha probado que los nombrados, desde esa elevada función pública, tenían acabado y pleno conocimiento del nefasto estado del material rodante como de la canallesca política empresaria que llevaba adelante la firma Trenes de Buenos Aires y, pese a todo, emplearon las artimañas burocráticas a su alcance para obturar toda posibilidad de que se adopte alguna medida para evitarlo. Ello, pese a las constantes alertas que recibieron de parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Auditoría General de la Nación”.

Como conclusión, en ese fallo se sostuvo que ... “En definitiva, cada uno dentro de su ámbito de actuación (...) contribuyeron al ruinoso estado del material rodante que fue entregado en concesión a la empresa Trenes de Buenos Aires SA, afectando en forma directa no sólo el erario público como ya se mencionó, sino también los derechos individuales de cada uno de los ciudadanos que recurrían a esta línea de ferrocarril en calidad de usuarios” (...) “Es que, con su accionar delictivo, los imputados incumplieron las condiciones de seguridad propias del rubro, destruyeron el estándar mínimo de calidad que todo servicio público debe cumplir y superaron el umbral del riesgo permitido propio del organizador de la actividad ferroviaria”.

Este mismo esquema de imputación –en definitiva sostenido y ratificado en todas las instancias de esta causa a partir de la confirmación parcial del procesamiento por parte de la sala IIa de la cámara en fecha 11/01/2013- resulta también aplicable, con las particularidades de las funciones propias, a los procesados Julio DE VIDO y Jorge Gustavo SIMEONOFF, por darse los extremos objetivos y subjetivos que se describen en este requerimiento de elevación, basado en los aspectos medulares de los numerosos pronunciamientos coincidentes dictados al presente.

En definitiva DE VIDO y SIMEONOFF, uno como máxima autoridad del Ministerio de Planificación Federal y el otro como Secretario de la UNIREN, tenían pleno conocimiento del estado deplorable del material rodante, como así de la nefasta política empresaria que llevaba a cabo la firma TBA y, no obstante ello, no adoptaron ninguna medida tendiente a asegurar el adecuado mantenimiento de los bienes concesionados a las empresas, por lo que deben responder como partícipes necesarios de la administración infiel en perjuicio del Estado Nacional.

En cuanto al estrago culposo este comportamiento de los funcionarios incrementó en forma relevante y en el marco de sus competencias el riesgo permitido posibilitando el resultado trágico acaecido el 22 de febrero de 2012, habiendo existido entre el efecto y su intervención la relación de determinación que exige la figura aplicada. Asimismo, ellos se encontraron en pleno ejercicio de sus cargos públicos al momento de producirse el accidente.

VII. LA RESPONSABILIDAD Y SU VALORACION

A) SITUACION DE JULIO MIGUEL DE VIDO

El ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, Julio Miguel DE VIDO, tuvo conocimiento cabal de las graves falencias y el estado deplorable en que se



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

llevaba adelante la concesión y explotación del servicio de transporte ferroviario por parte de la empresa T.B.A., perpetrado a través de una sistemática administración infiel de los fondos públicos.

A pesar de este conocimiento, el procesado permitió en forma deliberada que continuara esta inaceptable explotación de un servicio público, incumplió con sus obligaciones no adoptando medida alguna tendiente a encauzar su prestación y en definitiva contribuyó por este camino al deterioro de los bienes entregados a dicho grupo empresario para el desarrollo de la actividad. Ello así hasta el punto de llegar al estado de situación que afectó de manera directa la seguridad de los usuarios del servicio, y que fue determinante respecto de las gravísimas consecuencias consideradas en el apartado correspondiente.

Al prestar declaración indagatoria a fs. 3663/3669 el procesado se remitió en un todo a la presentación de fs. 3649/62.

Su esquema de defensa se centró en distinguir competencias y responsabilidades políticas y administrativas de aquellas con significación penal, argumentando que entre sus funciones no estaba la gestión del sistema de transporte automotor y ferroviario y menos aún el control y la fiscalización de las actividades desarrolladas por sus operadores o la protección de los derechos de los usuarios. Sostiene que su tarea consistía en controlar y supervisar a los entes y organismos de control de los concesionarios.

Sostuvo además que no hubo una acción u omisión de las máximas autoridades que pueda verse alcanzada por los conceptos penales de negligencia e imprudencia.

Y en un párrafo medular afirmó que *“la asignación de responsabilidad penal a un Ministro por la deficiente actividad de un concesionario requiere acreditar cuanto menos que el Ministro: a) conocía la deficiente actividad del concesionario; b) conocía la falta de control del órgano de contralor; c) no hizo nada para corregir la situación y d) tenía a su alcance los medios para garantizar un control eficaz”*.

Ahora bien, coincidiendo en todo con lo sostenido por el juez en su procesamiento, y la Cámara en la confirmatoria, entendemos precisamente que en el caso del imputado se dan cada uno de los extremos señalados en su alegato de defensa, pero en sentido inculpatorio.

DE VIDO *conocía “las graves falencias que rodeaban la explotación del transporte ferroviario prestado por Trenes de Buenos Aires SA, sin perjuicio de lo cual -y pese a tener dicha potestad- no adoptó ninguna medida orientada a reencauzar el servicio”*

En este sentido sostiene la Cámara –en respuesta al descargo del imputado- que “Es por ello que, inversamente a lo indicado en su defensa, la imputación que se le dirige no se vincula con una deficiente supervisión de sus dependientes, sino que lo que se le reprocha es su propia intervención y conocimiento en los hechos, es decir, su participación en la administración fraudulenta de los bienes públicos concesionados y su incidencia en el resultado acaecido el 22 de febrero de 2012”.”.

Recordemos que durante la tramitación del sumario –en un esquema de imputación ratificado por el Tribunal Oral- se estableció que debe responsabilizarse en orden a los hechos acaecidos en el año 2012 a los operadores privados del sistema puesto que no dieron cumplimiento al compromiso contractual oportunamente asumido, contribuyendo de tal forma al resultado típico producido: descarrilamiento y parcial acaballamiento de algunas unidades y a consecuencia de ello, las muertes y lesiones causadas a numerosas personas.

Es así que la responsabilidad penal que se le atribuye a Julio Miguel DE VIDO deriva de las circunstancias que coadyuvaron al resultado producido la mañana del 22 de febrero. En este caso aquellas circunstancias se encuentran indisolublemente unidas al conocimiento del penoso estado en que se prestaba el servicio de transporte ferroviario en la



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

Línea Sarmiento, la certeza de que los órganos que de él dependían no estaban aplicando las acciones correctivas necesarias y, principalmente, su pasividad frente al notorio quebrantamiento de las obligaciones asumidas en el contrato de concesión: el mantenimiento de los bienes públicos concesionados.

Es sabido que Julio Miguel DE VIDO, entre los años 2003 a 2015 se desempeñó como Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio⁶; esto es, durante la totalidad del lapso en que tuvieron lugar las maniobras que determinaron la comisión de los hechos objeto de este proceso.

Por tal razón DE VIDO resultó ser la máxima autoridad del citado Ministerio, lo que a su vez significó que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE y dentro de ella la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO, implicadas en esta causa, en forma jerárquica dependieran funcionalmente de él (Anexos I.a y I.i del Decreto nro. 1142/03).

A su vez vale destacar que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE fue constituida como un organismo descentralizado de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE (Decreto nro. 1388/96), circunstancias que nos permite sostener que el nombrado se erigía como la referencia superior en esta materia.

Pero además existía otro organismo, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN), cuya intervención en los hechos ventilados se ha considerado penalmente relevante, la que contaba entre sus principales funciones la de brindar asesoramiento y asistencia al Ministerio en lo atinente al dilatado e ineficaz proceso de renegociación entablado entre el Estado Nacional y TRENES DE BUENOS AIRES S.A.

Así entonces, resulta evidente que Julio DE VIDO, como ex titular del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN

⁶ Cartera continuadora del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN –ver Decreto Nro. 27/2003-.

PÚBLICA Y SERVICIOS, superior de los condenados JAIME y SCHIAVI, **fue la máxima autoridad en la materia bajo juzgamiento. Es por ello que entendemos que al ex ministro le corresponde un reproche penal similar al que recibieron los funcionarios públicos de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE que de él dependían.**

En esas condiciones, **el reproche contra DE VIDO** no se basa en no haber controlado a quienes debieron controlar, sino por el contrario, por permitir que los organismos que de él dependían –la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO y la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS- hayan actuado como lo hicieron, contribuyendo al constante deterioro de los bienes dados en concesión y al aumento del riesgo del transporte por la merma de las condiciones de seguridad. Todo ello, con pleno conocimiento y discernimiento. Y no cabe aquí ninguna suposición sobre un actuar negligente o imprudente en la conducción de una cartera Ministerial, sino a una voluntad manifiesta de permitir y cobijar los constantes incumplimientos del grupo empresario concesionario. Es por ello que su intervención en la producción del resultado fue directa.

Asimismo, estando en conocimiento de las alertas que los organismos técnicos y la AGN venían señalando, sin asumir el rol que su alto cargo demandaba, mantuvo esa actitud de supuesto distanciamiento de la cuestión, para no mostrarse implicado. Sin embargo, esa apariencia claramente se desvanece cuando se observa que, como lo hizo el 28 de febrero de 2012, luego de acontecidos los hechos que originaron esta causa, dictara la Resolución N° 199/2012, asumiendo su rol de Autoridad de Aplicación y disponiendo la intervención de la concesión. Lo cierto es que ese rol le fue propio en todo momento y, desde mucho tiempo antes del 22 de febrero de 2012, el Ministro contaba con elementos suficientes para ordenar la intervención y normalizar las



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

condiciones en la prestación del servicio público del cual él en persona era garante.

En otro orden de ideas, respecto de JAIME y SCHIAVI, en el fallo del TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2 se aseveró que los mismos fueron cómplices de la determinación de la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A., respecto al deplorable estado de mantenimiento del material rodante de la flota con la que esta empresa prestaba el servicio público concesionado; situación que a su vez, fue una de las causas que contribuyeron a aumentar el riesgo para la producción del siniestro del 22 de febrero de 2012.

Los aportes en aquel resultado por parte de los funcionarios dentro de la órbita del entonces MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS en este caso consistieron en avalar que el Estado Nacional asumiera el costo de trabajos que correspondían al concesionario y evitar toda posibilidad de adoptar medidas para revertir la situación del estado de mantenimiento del material rodante.

En ese contexto entendemos que en el caso del ex ministro DE VIDO también se encuentran presentes todos los presupuestos típicos de la “infracción de deber” que, merced a una “comisión por omisión”, contribuyeron a la realización de aquel resultado fatal del 22 de febrero de 2012.

Esos aportes y, en especial el de Julio DE VIDO, fueron posibles gracias a la violación del deber de supervisión sobre el control y la fiscalización de la operación del sistema de transporte ferroviario de pasajeros.

Se ha establecido en autos que el rol de AUTORIDAD DE APLICACIÓN DE CONTRATO DE CONCESIÓN PÚBLICA del servicio de transporte ferroviario de pasajeros se encontraba establecido en cabeza del ex ministro Julio DE VIDO.

Esto significaba entonces que el ministro tenía atribuciones de realizar la administración activa del contrato de concesión;

pudiendo promover la modificación de las condiciones de la concesión, establecer incumplimientos contractuales, imponer sanciones, intervenir la concesión e incluso cancelarla.

Esa facultad devino de diversas normas que, desde que se llevó a cabo la privatización del servicio de transporte ferroviario, la fueron poniendo en cabeza de las distintas denominaciones que tuvieron los ministerios cuyas funciones fueron luego asumidas por el ministerio a cargo de DE VIDO. Por ejemplo, pueden citarse el Decreto Nro. 730/1995, que aprobó la Licitación Pública Nacional e Internacional, conducida por el entonces MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para la Concesión de la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros correspondiente a las Líneas Mitre y Sarmiento, de la ex Ferrocarriles Metropolitanos S.A.; como así también Contrato de Concesión firmado a tales efectos. En el artículo 4° de dicha norma se facultó a esa cartera ministerial para efectuar las interpretaciones, aclaraciones y modificaciones necesarias sobre dicho contrato.

Más adelante, en el año 1997 se llevó a cabo un proceso de adecuación de los Contratos de Concesión de los Servicios Públicos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires a las nuevas necesidades percibidas en virtud de una demanda insatisfecha en calidad y cantidad del servicio prestado. Ese proceso culminó con el Decreto 210/199, que dispuso la aprobación de lo actuado por el ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS en la aplicación del régimen ferroviario y facultó al entonces Ministerio De Infraestructura Y Vivienda (continuador de las funciones asignadas al MEOySP) a realizar, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, las aclaraciones que demande la aplicación del presente decreto, como así también a aprobar el texto ordenado del Contrato de Concesión.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

Luego en el año 2001 se autorizó a la Autoridad de Aplicación a incorporar nuevas modificaciones al contrato de concesión con la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A. Así mediante el Decreto 104/2001, que aprobó una nueva adenda al contrato y facultó al MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA a realizar, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, las aclaraciones que demande la aplicación del presente decreto, como así también a aprobar el texto ordenado del Contrato de Concesión.

Como ejemplo patente de que DE VIDO, como autoridad de aplicación del régimen de transporte ferroviario de pasajeros, tenía la facultad de quitar las concesiones por incumplimientos a los términos de los contratos de concesión, se ve el Decreto N° 591/07.

En dicho acto en el que intervino que intervino el ex Ministro se rescindieron los contratos de los Servicios de Transporte N° 4 y N° 7 (de las líneas ferroviarias Roca y Belgrano Sur, respectivamente), debido a incumplimientos contractuales reiterados en materia de mantenimiento de la infraestructura como del material rodante y que se le habían impuesto multas que superaban el 30% de la Garantía de Cumplimiento de Contrato.

Lo curioso fue que en el período 2002-2012 la firma concesionaria TRENES DE BUENOS AIRES S.A., llegó a registrar más de 500 multas por un valor aproximado de 70 millones de pesos. De este modo concluimos que la situación de esa empresa era similar o peor que la de los concesionarios de las líneas Roca y Belgrano Sur. **Sin embargo, DE VIDO decidió esperar a que se produzca un grave suceso como el accidente en la estación Once, en febrero de 2012, para avocarse de lleno a cuestión y asumir sus funciones de autoridad de aplicación.**

Desgraciadamente la rescisión del contrato de TRENES DE BUENOS AIRES S.A. se produjo en mayo de 2012 (3 meses después de la

tragedia), con el Decreto N° 793/12; cuando en realidad, el estado de la situación de operación, mantenimiento y seguridad de esa concesión había demandado mucho tiempo antes la atención y esa determinación por parte del ex Ministro.

En efecto, pese a los múltiples informes desfavorables elevados por las diferentes áreas, fue recién el 28 de febrero de 2012 -luego de los acontecimientos que dieron inicio a estos actuados- que dictó la Resolución 199, en cuyo texto consigna que *“El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en su carácter de Autoridad de Aplicación del Contrato de Concesión para la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros...debe actuar en forma inmediata, ante circunstancias graves y extraordinarias como la presente...”*, disponiendo entonces la intervención administrativa, técnica y operativa *“...del Contrato de Concesión para la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros correspondiente a los Grupos de Servicios Nros. 1 y 2...”*, correspondientes a las Líneas General Mitre y Sarmiento. Este argumento fue utilizado también por el superior para confirmar su procesamiento.

Aunque en su texto no se hace referencia a incumplimientos anteriores sino que se limita a considerar la “tragedia sucedida el pasado 22 de febrero” -omitiéndose, pese a la naturaleza de la medida, toda mención o comunicación a la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS-, el Decreto 793 dictado el 24 de mayo de 2012 -por el que finalmente se rescinde la concesión de las líneas Mitre y Sarmiento- avanza sobre aquellas cuestiones detallando los múltiples expedientes en los que se constató la deficiencia del servicio prestado y las sanciones aplicadas a la concesionaria.

Resaltamos en este contexto, tal como lo hace el Superior que, mientras TRENES DE BUENOS AIRES acumulaba sanciones por incumplimientos contractuales ininterrumpidamente desde el año 2000, otras



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

empresas habían sido apartadas de la explotación del servicio por presentar un cuadro de incumplimientos temporalmente menor: el Decreto 798/2004 dictado el 23 de junio de 2004 dispuso la rescisión del contrato con Transportes Metropolitanos General San Martín en virtud de incumplimientos de los dos años anteriores -fs. 289/92 del expediente S01:0220427/2004-

Similar fue lo acontecido con TRANSPORTES METROPOLITANOS ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, cuya rescisión se produjo el 22 de mayo de 2007, también sobre la base de incumplimientos detectados desde el año 2002 -Decreto 591, obrante a fs. 1512/23 del citado expediente- En este punto, es el propio DE VIDO quien, mediante nota de fecha 22 de mayo de 2007, solicitó al Poder Ejecutivo Nacional la rescisión del contrato, aprobando posteriormente el acuerdo de gerenciamiento a favor de la UGOFE -fs. 1510/1 y 1662/4 del mismo-.

Pese a ello, y sin soslayar además que el estado del servicio ferroviario que prestaba Trenes de Buenos Aires SA era un reclamo constante, público y notorio –de lo cual dio cuenta el propio decreto 793 ya citado-, la actuación de DE VIDO presentaba mayor diligencia frente a los reclamos de reajustes que solicitaba la empresa.

A modo de ejemplo, y entre otros, cabe repasar algunas de las constancias que emergen del análisis del expediente S0:0059598/2010: - fs.577/81, fs. 582/5: - Por resolución 1961/2006 evaluó “*que la UNIREN ha tomado intervención en orden a sus competencias, señalando por la nota...1369/06 de fecha 14 de diciembre de 2006 que los ocho rubros que componen la estructura de costos de las empresas a saber Personal, materiales, mantenimiento por terceros, energía, gastos generales, seguros, honorarios por gerenciamiento y otros egresos de explotación surgieron variaciones que en mayor o menor grado afectan el equilibrio de su ecuación....*” -fs. 483/6 del expte. Citado-.

El 3 de diciembre de 2007 dictó la resolución 1170 en la que modifica las escalas tarifarias, señalando que “La política de transporte desarrollada por el Gobierno Nacional, respecto del transporte público de pasajeros...tiene entre sus objetivos centrales el de posibilitar el mantenimiento de las condiciones de eficiencia y calidad prescriptas por las normas que lo regulan...” -fs. 380/9 expte.-

Mediante resolución 482 del 22 de abril de 2009, dispuso la “...compensación económica por la alteración de la ecuación económica financiera, ocasionada por la variación de pasajeros transportados entre los años 2001 y 2008...” -fs. 246/53 del expediente citado -.

Dichas decisiones, como se dijo, se tomaron soslayando los múltiples informes desfavorables sobre el modo en que Trenes de Buenos Aires prestaba el servicio cuando, en los casos mencionados vinculados a otros operadores, los incumplimientos llevaron a la rescisión de sus contratos de concesión. A ello se suman los estudios realizados por las distintas áreas del propio Ministerio a su cargo.

A modo de ejemplo, puede referirse el elaborado el 2 de marzo de 2011 por la Gerencia de Seguridad en el Transporte -dependiente de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte-, en el que se hace expresa referencia al sostenido decaimiento del servicio, calificando como graves los incumplimientos por cuanto Trenes de Buenos Aires presentaba “estructuras notoriamente deficitarias en cuanto al mantenimiento general de los bienes dados en concesión, y es particularmente preocupante el estado de abandono de los ramales con tracción Diesel (no electrificados)... Esta situación, que ya ha sido puesta en conocimiento de la Secretaría de Transporte a través de numerosos y diversos informes, es la misma o aún más acentuada que la señalada en el anterior informe de esta gerencia de fecha 25 de enero de 2009...” -fs. 1/26 y 166/75 del expediente TRI-S01:0024957/2011-.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

A ello se suma el presentado por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias el 31 de marzo de 2011, el cual da cuenta que en los dos últimos años se advirtió una disminución importante de la calidad del servicio de las líneas Mitre y Sarmiento -fs. 611/3 del expediente S01:0109634/2011-.

Termina de cerrar el cuadro descripto los propios términos del Decreto 793/2012, en cuanto consigna en torno a las sanciones que “su finalidad correctiva no pudo generar que la concesionaria modificara su conducta cumplimentando sus obligaciones a fin de adecuar el servicio a las condiciones establecidas en la normativa vigente...”. Ello, además, sin soslayar el dilatado trámite dado al recurso de reconsideración que tramitara en el expediente S01:0079802/2010, cuyo proyecto de resolución ministerial -desfavorable a Trenes de Buenos Aires- nunca fue aprobado por el imputado –ver fs. 1241/4 y siguientes-.

De otra parte, no podemos dejar de señalar que entendemos que realmente existió un verdadero plan, urdido para darle una cobertura meramente formal al Ministro, evitando para ello toda intervención manifiesta en cualquier trámite en el cual resultaba necesaria su injerencia y vinculado con los incumplimientos contractuales por parte del concesionario. En especial, por su gravedad, se omitía hacerlo intervenir en los expedientes en los que se presentaban alertas sobre el deplorable estado de mantenimiento del material rodante de las líneas concesionadas por TRENES DE BUENOS AIRES S.A., la mala calidad y las escasas condiciones de seguridad con las que se prestaba ese servicio público.

Es decir que, gracias a este ardid DE VIDO conservaba su rol como máxima autoridad responsable del desenvolvimiento del contrato de concesión ferroviaria y resguardaba su capacidad de intervención, pero en apariencia se mostraba ajeno a las cuestiones relativas a la problemática que bajo su dependencia que se iban suscitando. Todo, con el propósito de protegerse ante cualquier eventual responsabilidad que le pudiera corresponder.

En esa línea en el fallo del Tribunal del 30 de marzo próximo pasado, se afirmó que *“Dentro de una estructura jerárquica como es el organigrama de una cartera ministerial, resulta inverosímil que dicho proceder pueda responder a la decisión individual de Secretarios de Transporte dispuestos a incumplir deliberadamente con los mandatos legales que regían su actuación, sino más bien parecería obedecer a la política diseñada para obstaculizar la actividad de control que la CNRT efectivamente cumplía”*.

Fue también llamativa la inactividad de parte del ex Ministro y de las distintas dependencias a él subordinadas, en el trámite recursivo de las multas que le imponían al concesionario por sus graves incumplimientos, llegando incluso, en uno de los expedientes, a registrarse una total paralización durante siete meses (exptes. nros. S01:0079802/2010 y S01:0122.160/2011), circunstancia que imposibilitó la ejecución de las sanciones impuestas a TRENES DE BUENOS AIRES S.A.

En síntesis, son muy numerosos los elementos de juicio que permiten concluir en esta instancia que **resulta irrefutable el conocimiento que Julio Miguel DE VIDO tenía sobre las condiciones en que la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A. venía prestando su servicio, las condiciones deplorables del estado de conservación y mantenimiento del material rodante dado en concesión y los reiterados incumplimientos contractuales por parte de la concesionaria**, que repercutían en esas condiciones.

Definitivamente aquí no puede hablarse de un juicio de probabilidades o de un *“debió conocer”*, sin perjuicio de que ese supuesto tampoco eximiría al ex ministro de responsabilidad alguna. Difícilmente se podría alegar un desconocimiento acerca de las circunstancias que aquí hemos probado.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

Por lo demás, sobre el conocimiento de Julio Miguel DE VIDO respecto a las condiciones que produjeron el accidente, en los fundamentos presentados por el Tribunal Oral el 30 de marzo de 2016, los jueces destacaron que: *“no estamos hablando de oscuras artimañas que tuvieron lugar en una remota oficina pública lejos de todo posible control, sino que hemos demostrado que la falta de mantenimiento del material rodante y la operación completamente riesgosa del servicio explotado por TBA era una realidad sistemáticamente denunciada por los usuarios, y por la que el organismo de fiscalización había impuesto las más graves multas posibles y en cuyo ámbito se producían accidentes casi a diario (recuérdese el siniestro en el paso a nivel de la calle Artigas que tuvo lugar sólo cinco meses antes)”*.

Asimismo, tan contundentes como los informes producidos por un órgano constituido en la órbita del Ministerio que dirigía DE VIDO, fueron las auditorías e informes de la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN.

Sobre estos documentos, **vale subrayar que son de naturaleza pública y respecto a los cuales nadie, mucho menos un Ministro, puede alegar su desconocimiento.** Ello se deduce de que, las auditorías son programadas con anticipación y plurianualmente en un Plan de Acción Anual, decidido por el Colegio de Auditores. Durante el proceso de elaboración del informe final el equipo de auditores da intervención a los organismos auditados y a los organismos implicados para que provean sus comentarios u opiniones y realicen sus descargos sobre los hallazgos preliminares presentados. Luego el proyecto del Informe Final es tratado en una sesión pública y abierta del Colegio de Auditores, para su aprobación. En caso de ser aprobado, el informe es difundido y publicado en el sitio web de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN y enviado al CONGRESO DE LA NACIÓN para su tratamiento en la COMISIÓN PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA DE CUENTRAS, que se encarga de analizar los informes y llevar al ámbito legislativo las decisiones,

propuestas pertinentes respecto a los informes. Estos informes son también enviados al organismo auditado, a la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y, para mayor difusión pública a agrupaciones de la sociedad civil que lo requieran, como así también a los medios masivos de comunicación.

En concreto, en el presente caso fueron relevantes las actuaciones de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN 303/09 y 504/07.

Sobre la primera de ellas se presentó un cuadro donde se detallaron las resoluciones de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE de 2003 a 2010, con los rubros correspondientes a los subsidios otorgados a TRENES DE BUENOS AIRES S.A.; destacándose un incremento en los subsidios para gastos de personal, a la par de una disminución en las erogaciones en materiales.

De esto se desprende que la AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN había advertido sobre los incrementos exponenciales de los subsidios que el Estado entregaba a la concesionaria para la explotación mensual y cómo los fondos provistos por el Estado en gran parte cubrían los gastos de personal y cada vez era menor el porcentaje destinado a materiales y mantenimiento. Se destacó también que el porcentaje de ingresos por subsidios, frente a los ingresos totales por explotación para el año 2009 representó más de un 75%.

Por su parte, la actuación de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACIÓN Nro. 504/07 tuvo por objeto “*verificar los controles realizados por la Secretaría de Transporte de la Nación y/o la CNRT, respecto de los subsidios otorgados a través de partidas presupuestarias, a los Concesionarios Ferroviarios destinados a la ejecución de obras*”. Allí ese órgano de control externo señaló que “*mediante la contratación para la reconstrucción de 58 coches eléctricos, el Estado Nacional está solventando el mantenimiento diferido por TBA a estas unidades... Según el Contrato de Concesión el mantenimiento de los bienes concesionados es responsabilidad de Concesionario, a su cuenta y*



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

cargo... *Del análisis del citado expediente y del historial del parque rodante concesionado, se ha determinado que los 58 coches designados para su reconstrucción y modernización, ya habían sido reconstruidos a lo largo de la concesión (entre los años 1996 y 2000). De la gestión de mantenimiento del material rodante, en los últimos años de concesión, pueden destacarse los siguientes incumplimientos y deficiencias: (...) b) Las unidades registran un notable diferimiento en las reparaciones y la calidad de los trabajos es deficiente*". Allí se destacó también que la propia COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE había advertido que *"Pasado nueve años desde que los primeros coches han salido de la reconstrucción que el Estado costó como obra del plan de inversión hay a esta fecha más de 2010 coches (sobre un total de 362) que han superado los 720.000 kilómetros acumulados (los primeros pasarían el millón), momento en el cual TBA debería haberles realizado las correspondientes Reparaciones Generales. Tampoco ha efectuado todas las Reparaciones Parciales (las pocas que se procesaron no alcanzaron la profundidad señalada en la correspondiente cartilla) que estas unidades requerían y debían hacerse cada 240.000 kilómetros" (...) d) La gestión de mantenimiento por parte del Concesionario es deficitaria, según la CNRT "Un hecho importante para resaltar es que el tipo de mantenimiento que TBA les está efectuando a las unidades se restringe a intervenir un reducido número de equipos que según vuestro criterio son los que tendrían que ver con la seguridad. Este concepto de práctica de mantenimiento limitado desatiende muchos otros componentes que por ser mecánicos o electromecánicos sufren con el tiempo desgastes y fallas que lo llevan a fallar y romperse..."*

En esta causa se reconoció que, pese a que el bien jurídico protegido por la norma penal (la fiel administración de los recursos públicos, puntualmente el material rodante de la línea Sarmiento) se hallaba en cabeza de la empresa concesionaria TRENES DE BUENOS AIRES S.A., los funcionarios públicos –y Julio DE VIDO como máxima autoridad- tenían un deber de garantes

y desde ese rol, debían garantizar la correcta conservación del material rodante y ejercer el control y la fiscalización de los servicios de transporte, asegurando la calidad del servicio; cuestión que no hicieron.

Sin perjuicio de lo referido acerca del conocimiento fehaciente de DE VIDO acerca de los aspectos que hacen a la imputación aquí formulada compartimos además lo expresado en el fallo del TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL Nro. 2, en donde se sostuvo que: *“En el marco de este análisis no podemos obviar que la regla general de la delegación de funciones establece la creación de un ámbito especial de organización y de responsabilidad del delegado, al producirse una ampliación de su esfera de competencia en razón a la asunción de funciones de control de riesgos. La delegación crea una nueva posición de garantía, la del delegado, mas no cancela la del delegante quien mantiene una responsabilidad residual. Ver al respecto las consideraciones del Dr. Guillermo Jorge Yacobucci respecto a las obligaciones que permanecen en cabeza del órgano que delega y que regulan el acto mismo de la delegación”* (Yacobucci Guillermo, *op. cit.*, pág. 398 y ss)”.

En definitiva, las circunstancias expuestas sustentan por exceso las razones para que esta causa sea elevada con la mayor celeridad a la siguiente etapa a los efectos de que se lleve adelante el juicio oral y público en autos, en tanto permiten tener por acreditado, con los estándares propios de esta etapa, que DE VIDO, estando en conocimiento del modo en que se llevaba adelante la concesión del servicio de transporte ferroviario por parte de TRENES DE BUENOS AIRES SA, permitió que continuara la explotación, no adoptó medida alguna para encauzar la situación, contribuyendo de tal forma al deterioro paulatino y creciente de los bienes públicos entregados para el desarrollo de la actividad y afectando directamente la seguridad de los usuarios con las consecuencias ya conocidas.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

2) SITUACION DE JORGE GUSTAVO SIMEONOFF

No puede entenderse la maniobra que se le imputa a Julio DE VIDO, ni la tragedia de Once por la cual fueron condenados los ex secretarios de Transporte, sino se explica cuál era el rol que desempeñó Jorge Gustavo SIMEONOFF, quien se desempeñaba como Secretario Ejecutivo de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN).

Entendemos que respecto al nombrado también se presentan los elementos objetivos y subjetivos determinantes de la responsabilidad penal que les corresponde a los funcionarios públicos de la órbita del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, como los presentados en el caso del procesado DE VIDO, a los que nos remitimos.

De todos modos, en cuanto a la situación particular de SIMEONOFF, cabe destacar que era el titular del organismo que en el cual debían renegociarse los contratos de concesión y donde supuestamente en dicho proceso debieron tomarse en cuenta las multas impuestas a la empresa a TRENES DE BUENOS AIRES S.A.

Tal como se reflejó en los fundamentos de la sentencia del 30 de marzo próximo pasado, de las palabras del ex Auditor General del Nación, este organismo a cargo del mencionado SIMEONOFF, *“sirvió de cobertura a la mayor cantidad de medidas correctivas o de sanciones o penalidades, Allí se paralizaban, pues cabe recordarse que solo se reunieron en esta dependencia en dos oportunidades y la reunión tuvo solamente un carácter formal”*.

Dijo DESPOUY cuando declaró en el juicio oral que *“todo estaba cubierto porque se está discutiendo y renegociando los contratos”*. En los hechos, el contrato de concesión de TRENES DE BUENOS AIRES S.A. pasó años sin renegociarse y, según DESPOUY, la circunstancia de que se fuese

renegociar resulto siendo -aunque no debía- una causal para que el servicio se prestara cada vez peor y no hubiese ningún tipo de sanción por parte de la autoridad de aplicación. De ese modo, el proceso de supuesta renegociación de los contratos que fue llevado a cabo en la Unidad a cargo de SIMEONOFF sirvió de cobertura para que desaparecieran los controles y las penalidades que debieron aplicarse.

En ese sentido, la sentencia que dictara el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, respecto de Gustavo SIMEONOFF dijo que corresponde analizar su posible intervención en los hechos de *“quien se desempeñara como Secretario Ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) durante la totalidad del lapso en que se verificaron los hechos aquí ventilados”*. Ello, a la luz de las funciones que le fueron asignadas por el Decreto nro. 311/03.

Continuó el Tribunal expresando que *“La prueba reunida en autos permite sostener que, en casi nueve años de existencia de esta unidad a cargo del nombrado, no avanzó en la readecuación del contrato de concesión suscripto con TBA SA a pesar de que ésta era su función primordial, a la vez que tampoco se advirtió alguna actuación concreta que hubiera posibilitado la mejora en el funcionamiento de este servicio. Ello a pesar de haber recibido importantes avisos que ilustraban acerca del funesto modo en que la empresa explotaba el servicio”*.

Para más detalle se refirió que *“Estas alertas las podemos hallar en la infinidad de multas que le eran impuestas periódicamente a la empresa dado el sistemático incumplimiento de las obligaciones de mantenimiento a su cargo y las riesgosas condiciones en que circulaban las formaciones del Sarmiento. Dichas sanciones le eran comunicadas al responsable de la UNIREN, dado que las mismas debían ser evaluadas en el proceso de renegociación”*.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

Por su parte también se sostuvo que se encontraron “evidencias del efectivo conocimiento de los riesgos que oportunamente identificamos como causales de los hechos aquí juzgados, en los expedientes iniciados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en el marco de la resolución nro. 1770/08. Puntualmente traeremos a colación la resolución CNRT nro. 207/11 en que el interventor del organismo dispuso aplicar a este concesionario una multa por el máximo valor contractualmente previsto, por cuanto el mantenimiento realizado durante el año 2010 no se correspondía con las obligaciones contractuales ni las buenas prácticas para el normal funcionamiento del sistema ferroviario, “observándose una grave y generalizada falta de mantenimiento de los bienes dados en concesión” (arts. 1 y 2). La sanción fue notificada a la UNIREN “para su consideración y demás efectos” (ver expediente nro. S01:0122.160/2011). Asimismo también mencionaremos la nota ST nro. 3631 dirigida a Jorge Gustavo Simeonoff en el marco de la actuación nro. S01:0024957/2011, cuyo objeto se centraba en la petición del máximo responsable del organismo de control para que “en atención que sin el mantenimiento adecuado se pone en riesgo la continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados (independientemente de la aplicación de las sanciones pertinentes), de considerarlo necesario la Autoridad de Aplicación, correspondería arbitrarse medidas regulatorias adicionales para que se encausen las prestaciones de los servicios involucrados” (nota CNRT nro. 445/11).

Como conclusión entendió el Tribunal que “teniendo especialmente en cuenta los elementos antes reseñados, sumados a las consideraciones que vertiera el nombrado en su deposición durante el debate, consideramos que la actuación de Jorge Gustavo Simeonoff a cargo de la UNIREN ha resultado relevante para la producción de las maniobras ilícitas aquí juzgadas, por lo que deberá profundizarse en el análisis de las mismas a fin de determinar su eventual responsabilidad...”

En estos párrafos vemos sintetizados entonces los elementos de conocimiento, capacidad de acción y falta de la acción requerida para evitar el resultado reprochable a SIMEONOFF.

A mayor abundamiento, en el procesamiento y su confirmatoria dictados recientemente, se establece que conforme surge del Decreto 311/03, su función como Secretario Ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, comprendía el “*análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia.*”, tarea para la cual contaba con la colaboración de las áreas técnicas pertinentes.

En su descargo obrante a fs. 3634/40 -el que remite a su presentación de fs. 3612/33-, indicó que la autorización conferida a la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS a fin de avanzar en el proceso de renegociación constituía una obligación de medios y no de resultados. Indicó que, pese a las notas cursadas al Secretario de Transporte Ricardo JAIME con fechas marzo 2005, abril de 2005, diciembre de 2006 y octubre de 2008 solicitando la designación de los profesionales que integrarían el Comité Sectorial de Renegociación, ninguna fue respondida. Solo recién en junio de 2010, se proveyó el listado de equipos técnicos para la renegociación dándose inicio al proceso con, entre otros, TRENES DE BUENOS AIRES SA. Concluyó afirmando que el proceso renegociador no pudo concluir exitosamente porque el concesionario no evidenció ninguna voluntad de llegar a puntos de encuentro sobre la base del criterio de esfuerzo compartido y, paralelamente, continuó con los incumplimientos contractuales que derivaron en su intervención, primero, y posteriormente, la decisión política de rescindir el contrato.

Cierto es que, conforme surge de la documental reservada, no fue sino recién durante el año 2010 que se conformaron los aludidos equipos.



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

Sin embargo, ni antes ni después de conformarse tales equipos evidenció una actitud acorde a las tareas asignadas. En rigor, su actuación se hizo visible sólo después del inicio de esta causa.

Ya durante el año 2007 -puntualmente el 18 de mayo-, había sido consultado por el Secretario de Transporte a efectos de emitir opinión respecto del proyecto de rescisión de la concesión a Transportes Metropolitanos General Roca SA. Sin embargo, y pese a que la solicitud provenía de aquél que, según sus dichos, nunca respondió sus requerimientos vinculados a la conformación de los equipos de trabajo, Simeonoff se limitó a indicar que *“a la fecha no se ha iniciado las tratativas y gestiones tendientes a la negociación de los contratos de transporte ferroviario de pasajeros del AMBA...”*, concluyendo *“...Cabe destacar, sin embargo que esta Unidad, de acuerdo a las competencias propias, presta conformidad a la medida que propicia la Autoridad de Aplicación y no tiene objeciones que formular al respecto...”* -fs. 1483 del expediente S01:0042640/2004-.

Sin embargo, a esta altura corresponde mencionar que conforme surge de fs. 577/81 del expediente S01:0059598/2010, por resolución 410 del 27 de abril de 2005, el Ministro de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios resolvió *“...implementar la adecuación de los costos en los rubros personal y energía, de conformidad con lo aconsejado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos...”*.

Similar factura presentan las resoluciones n° 295 -fs. 582/5, n° 985 -fs. 586/91- n° 168 -fs. 592/6-, entre otras, en las que se disponen otras readecuaciones *“...hasta la finalización del proceso de renegociación contractual...”*.

Es recién el 21 de mayo de 2010 que a través de una nota dirigida al Secretario de Transporte Juan Pablo SCHIAVI, consigna que a efectos de dar *“inicio formal al proceso de renegociación”*, solicitó que se designe *“al equipo de profesionales y/o técnicos de esa Secretaría, de la Subsecretario de*

Transporte Ferroviario y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que se integraran al equipo de esta Unidad de Renegociación...” -fs. 42 del expte. S01:0059598/2010-. Esta última fue respondida el 4 de junio de ese mismo año -fs. 48 del expediente aludido-, iniciándose allí una ronda de reuniones entre los funcionarios y los concesionarios.

Pero aun dentro de ese mismo proceso, el 3 de septiembre de 2010, el Secretario de Transporte le remite para su conocimiento el listado de expedientes en los cuales tramitan procedimientos de penalización por incumplimientos contractuales -fs. 2042 del citado-, requiriendo recién el 23 de diciembre de 2010 la información completa al interventor de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -fs. 2385/7 del Expte -. Por nota fechada el 23 de mayo de 2011, la Secretaría de Transporte ponía en conocimiento de SIMEONOFF la solicitud de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE orientada a que se aplicaran multas a TRENES DE BUENOS AIRES SA por *“incumplimientos incurridos por la concesionaria en relación a los planes de mantenimiento y en la calidad del servicio”* -fs. 2551-.

Todo ello parecía pasar desapercibido para el imputado, quien continuaba con un proceso de renegociación centrado, estrictamente, en los aspectos económicos de la concesión.

Mientras tanto, se acumulaban carpetas que contenían los resultados desfavorables de las inspecciones llevadas a cabo en los años 2009 y 2011 -exptes. S01:0024432/2009, S01:0007914/2011 y S01:0007916/2011-, como así también el informe elaborado el 2 de marzo de 2011 por la Gerencia de Seguridad en el Transporte -dependiente de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -, en el cual se hace expresa referencia al sostenido decaimiento, calificando como graves sus incumplimientos por cuanto TBA presentaba *“estructuras notoriamente deficitarias en cuanto al mantenimiento general de los bienes dado en concesión, y es particularmente preocupante el estado de*



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

abandono de los ramales con tracción Diesel (no electrificados)... Esta situación, que ya ha sido puesta en conocimiento de la Secretaría de Transporte a través de numerosos y diversos informes, es la mismo aún más acentuada que la señalada en el anterior informe de esta gerencia de fecha 25 de enero de 2009...” -fs. 1/26 y 166/75 del expediente TRIS01:0024957/2011-.

Mas también, no puede perderse de vista que el nombrado no sólo fue impuesto de la sanción aplicada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte el 12 de abril de 2011, sino que además se hallaba en conocimiento del extendido listado de penalidades aplicadas a Trenes de Buenos Aires a través de los años, conforme surge de fs. 45/58 y 105/10 del expte.S01:0053979/2012 -.

Frente a este escenario, la mayor o menor voluntad de Trenes de Buenos Aires SA de llegar a “*puntos de encuentro sobre la base del criterio de esfuerzo compartido*” es, en rigor, un argumento inadmisibles, por cuanto la simple lectura de los informes elaborados por las áreas competentes -aquellas, precisamente, cuya colaboración era necesaria para el “proceso de renegociación de los contratos”, conforme reza el artículo 7 del Decreto 311 aludido- permiten advertir que, para esa altura, tal renegociación no era posible.

Y en este punto, poco importan las demoras administrativas a la hora de conformar el Comité Sectorial de Renegociación - cuya concreción, según el imputado, resultaba sustancial-, por cuanto su ausencia no permite justificar que se hayan invisibilizado las alertas que llegaban a su área, materializadas en los continuos informes de incumplimiento contractual verificado respecto de Trenes de Buenos Aires SA y las múltiples sanciones aplicadas, y en los cuales -además y específicamente- expresamente se hacía referencia al riesgo que dicha actividad representaba para la seguridad de los pasajeros.

Antes bien, los extremos apuntados permiten sostener que Simeonoff, omitiendo accionar a efectos de reencauzar el modo en que Trenes de

Buenos Aires SA prestaba el servicio, ha dado un aporte sustancial al desmanejo de los bienes públicos concesionados con las gravosas consecuencias que de ello derivaron.

Por todo lo expuesto, entendiendo que, respecto de Julio Miguel DE VIDO y Gustavo SIEMONOFF, se haya completa la instrucción, deberá declararse clausurada la misma y elevarse la presente causa a juicio.

VIII. PETITORIO:

Por los motivos antes señalados, esta parte querellante solicita:

- a) Se tenga por contestada en tiempo y forma la vista conferida.
- b) Previo cumplimiento de los actos procesales de estilo, declare completa y clausurada la instrucción, y a través del decreto o auto pertinente, según corresponda, ordene la elevación de los actuados a la siguiente etapa de juicio, (arts. 346, 347 y 351 del Código Procesal Penal de la Nación).

PROVEER DE CONFORMIDAD

SERÁ JUTICIA

LAURA ALONSO
Secretaría de Ética Pública, Transparencia y
Lucha contra la Corrupción
Oficina Anticorrupción



“2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*