



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

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

OFICINA ANTICORRUPCIÓN –
SE PRESENTA COMO QUERELLANTE Y ACOMPAÑA INDAGATORIAS

Sr. 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, con el patrocinio de **Mirna GORANSKY**, Directora de Investigaciones, de **Arturo Gutierrez**, Coordinador y de **Lucas Trigo**, Investigador Principal del citado organismo, nos presentamos ante V.S. en los testimonios de la **Causa N° 1710/2012**, caratulada **“CORDOBA, Marcos Antonio y otros s/ administración fraudulenta y estrago 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 en legal tiempo y forma por medio el presente y de acuerdo a lo previsto en los arts. 82 y concordantes del CPPN, venimos a constituirnos en parte querellante en las actuaciones de referencia contra a los Sres. Julio Miguel DE VIDO y Jorge Gustavo SIMEONOFF.

II.- LEGITIMACIÓN:

La OFICINA ANTICORRUPCIÓN ha sido erigida como el organismo “... encargado de velar por la prevención e investigación de aquellas conductas que dentro del ámbito fijado por la reglamentación se consideren comprendidas en la Convención Interamericana contra la Corrupción aprobada por Ley 24.759”¹.

¹ Art. 1° del Decreto PEN N° 102/99, de fecha 23/12/1999.

a. Aspectos normativos:

En cumplimiento de ese mandato, este organismo fue creado por el Art. 13 de la Ley 25.233 (del 10/12/1999), que introdujo modificaciones a la Ley de Ministerios (Ley N° 22.520, ordenada por Decreto 438/92). Esa norma incorporó a la OFICINA ANTICORRUPCIÓN dentro del ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS de la Nación; encomendándosele a la misma la elaboración y coordinación de los programas de lucha contra la corrupción en el Sector Público Nacional que la misma ley, puso en cabeza del mencionado Ministerio².

En tales circunstancias se la ha dotado de la facultad de constituirse como parte querellante en todas aquellas causas en las que se investigan hechos de corrupción encuadrados jurídicamente en algunas de las figuras que las Convenciones Internacionales contra la Corrupción cataloguen como acto o delito de corrupción³ y en los que el titular del organismo considere oportuno⁴.

De ese modo, en ejercicio de la potestad reglamentaria de la que se encuentra investido por la Constitución Nacional (art. 99, incisos 1° y 2°, mediante Decreto N° 102/99), el Poder Ejecutivo Nacional reglamentó las funciones de este organismo, al que erigió como “... *encargado de velar por la prevención e investigación de aquellas conductas que dentro del ámbito fijado por la reglamentación se consideren comprendidas en la Convención Interamericana contra la Corrupción aprobada por Ley 24.759*”; y fijó su ámbito de aplicación al comprendido por “*la Administración Pública Nacional centralizada y descentralizada, empresas, sociedades y todo ente público o*

² El Art. 5° de la Ley 25.233 incorporó como inciso 19, del artículo 20 de la Ley de Ministerios (actual Art. 22, inc. 23 de la Ley N° 22.520, ordenada por Decreto 438/92), la competencia del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de “*entender en los programas de lucha contra la corrupción del Sector Público Nacional e Intervenir como parte querellante en los procesos en que se encuentre afectado el patrimonio del Estado nacional.*”

³ De este modo, la Convención Interamericana contra la Corrupción en sus artículos VI, VIII, IX y XI define cuales son las conductas alcanzadas por ese tratado y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción hace lo mismo en sus artículos 15 a 25.

⁴ Art. 2°, inc. e) del Decreto PEN N° 102/99.



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

privado con participación del Estado o que tenga como principal fuente de recursos el aporte estatal... “ (Art. 1º Decreto 102/99).

Para cumplir con sus fines, a través de dicho decreto se le atribuyó a la OFICINA ANTICORRUPCIÓN la competencia para constituirse en parte querellante en los procesos en que se encuentre afectado el patrimonio del Estado, esto es, en aquellos casos cuya significación institucional, económica o social justifican actuación (artículos 2, inciso e y 3 del Decreto 102/99). De esta manera la facultad, de intervenir en los procesos judiciales, asignada a la OFICINA ANTICORRUPCIÓN fue una delegación de las misiones y funciones asignadas al MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS por medio del Art. 5º de la Ley 25.233, que incorporó como inciso 19, del artículo 20 de la Ley de Ministerios (actual Art. 22, inc. 23 de la Ley Nº 22.520, ordenada por Decreto 438/92), el cual establece como competencia de ese Ministerio la de *“entender en los programas de lucha contra la corrupción del Sector Público Nacional e Intervenir como parte querellante en los procesos en que se encuentre afectado el patrimonio del Estado nacional”*.

Consecuentemente con las facultades atribuidas a este organismo, el 11 de agosto de 2000, mediante Resolución del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS de la Nación Nº 749/00, se aprobó el Reglamento Interno de la Dirección de Investigaciones; el cual, en su artículo 16, inc. c) establece que al concluirse una investigación preliminar, el Fiscal de Control Administrativo –actual Secretaria de Ética, Transparencia y Lucha contra la Corrupción- podrá *“ordenar la interposición de una querrela, en cuyo caso la resolución designará a los representantes de la Oficina en ese mismo proceso, quienes serán los encargados de redactar la presentación ante el Tribunal competente, previa aprobación del Fiscal de Control Administrativo.”*

Más adelante, en los artículos 18 a 22 se regula la actuación de la OFICINA ANTICORRUPCIÓN en los procesos judiciales en los que asuma el rol de querellante. De lo dispuesto por los mismos se desprende claramente que la representación de la Oficina en el proceso, además de la

representación de la Secretaria de Ética, Transparencia y Lucha contra la Corrupción por ser su autoridad máxima, estará a cargo del o los agentes que esa funcionaria designe; quienes podrán intervenir en todos los actos e instancias jurisdiccionales con excepción de los previstos en el artículo 20, segundo párrafo.

También es dable de destacar que el reglamento precedentemente citado fue modificado por Resolución del Sr. Ministro de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación N° 1316, del 21 de mayo de 2008, sin que respecto de las normas citadas se haya introducido un cambio alguno.

En otro orden de ideas, no debe dejar de considerarse que el Art. 4º de la Ley 17.516 (del 31/10/67) que regula la intervención del Estado Nacional en juicios establece que: *“sin perjuicio de la intervención que en el proceso penal corresponda a los fiscales en ejercicio de la administración pública, el Estado podrá asumir la función de querellante cuando se cometan delitos contra la seguridad de la Nación, los poderes públicos y el orden constitucional, la administración pública y el patrimonio o rentas fiscales.”*

Y luego que el Art. 5º de la citada ley dispuso que *“a los fines del cumplimiento de la presente ley, y con el objeto de asegurar la defensa del Estado en todos los sectores de la administración, facúltase al Poder Ejecutivo para disponer la creación, supresión y redistribución de dependencias, servicios y funciones, y para efectuar la reestructuración de créditos que sean necesarias.”*

b. Aspectos sustantivos:

En cuanto a la legitimación activa de este organismo para querellar en la presente causa, es preciso remarcar que la calificación empleada por la CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CRIMINAL Y



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

CORRECCIONAL FEDERAL, en su fallo de fecha 11 de enero de 2013⁵, como así también por el TRIBUNAL ORAL EN 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.

Dicha figura prevista y reprimida en el Art. 173, inc. 7° del CPN, prevé penas de prisión de un mes a seis años a quién *“por disposición de la ley, de la autoridad o por un acto jurídico, tuviera a su cargo el manejo, la administración o el cuidado de bienes o intereses pecuniarios ajenos, y con el fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido o para causar daño, violando sus deberes perjudicare los intereses confiados u obligare abusivamente al titular de éstos”*; ello en función del Art. 174, inc. 5° del CPN, que agrava las penas del Art. 173, en una escala de dos a seis años de prisión, a quienes cometieren fraude en perjuicio de alguna administración pública.

En ese sentido, la mencionada figura tipificada en el ordenamiento jurídico nacional, encuentra su correlato en la Convenciones Internacionales por medio de las cuales el Estado Argentino se ha comprometido a adecuar su legislación para fortalecer la lucha contra la corrupción pública.

Así, el delito de administración infiel en perjuicio de la Administración Pública, se ve reflejado en la CONVENCIÓN INTERAMERICANA CONTRA LA CORRUPCIÓN (aprobada por Ley 24.759), en los Arts. VI, apartado c, que tipifica como acto de corrupción y establece la aplicación de dicho instrumento a *“La realización por parte de un funcionario público o una persona que ejerza funciones públicas de cualquier acto u omisión en el ejercicio de sus funciones, con el fin de obtener ilícitamente beneficios para sí mismo o para un tercero”*. Como así también en el Art. XI, apartado 1, que para impulsar el desarrollo y la armonización de las legislaciones nacionales y la consecución de los objetivos de esta Convención,

⁵ CNACCF, Sala II, Causa N° 32.584 “CIRIGLIANO, Sergio Claudio y otros s/ procesamiento”, Reg. n° 35.595.

insta a los Estados Partes a tipificar en sus legislaciones de las siguientes conductas:

- a. *“El aprovechamiento indebido en beneficio propio o de un tercero, por parte de un funcionario público o una persona que ejerce funciones públicas, de cualquier tipo de información reservada o privilegiada de la cual ha tenido conocimiento en razón o con ocasión de la función desempeñada.*
- b. *El uso o aprovechamiento indebido en benéfico propio o de un tercero, por parte de un funcionario público o una persona que ejerce funciones públicas de cualquier tipo de bienes del Estado o de empresas o instituciones en que éste tenga parte, a los cuales ha tenido acceso en razón o con ocasión de la función desempeñada.*
- c. *Toda acción u omisión efectuada por cualquier persona que, por si misma o por persona interpuesta o actuando como intermediaria, procure la adopción, por parte de la autoridad pública, de una decisión en virtud de la cual obtenga ilícitamente para si o para otra persona, cualquier beneficio o provecho, haya o no detrimento del patrimonio del Estado.*
- d. *La desviación ajena a su objeto que, para beneficio propio o de terceros, hagan los funcionarios públicos, de bienes muebles o inmuebles, dinero o valores, pertenecientes al Estado, a un organismo descentralizado o a un particular, que los hubieran percibido por razón de su cargo, en administración, depósito o por otra causa.”*

Por su parte, la CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA CORRUPCIÓN en su Art. 17, establece que *“Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito, cuando se cometan intencionalmente, la malversación o el peculado, la apropiación indebida u otras formas de desviación por un funcionario público, en beneficio propio o de terceros u otras*



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

entidades, de bienes, fondos o títulos públicos o privados o cualquier otra cosa de valor que se hayan confiado al funcionario en virtud de su cargo”.

Al respecto, también es oportuno señalar que en el fallo emitido por el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, en relación con las imputaciones y condenas aplicadas a los ex Secretarios de Transporte JAIME y SCHIAVI, expresamente se consignó que para la determinación de la pena que corresponde imponer a esos imputados, *“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-”*”.

Ello, sin perjuicio de otras posibles calificaciones legales que, por las estrecha vinculación de los hechos aquí investigados, puedan imputarse en estas actuaciones.

En razón de lo hasta aquí expuesto, de 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, surge que la actuación de la OA en este proceso judicial, bajo el rol de querellante es perfectamente válida y justificada.

III.- INTRODUCCIÓN:

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-⁶.

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 previas⁷.

⁶ VI.- CONDENAR a JUAN PABLO SCHIAVI a la pena de OCHO (8) AÑOS DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PERPETUA, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado 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 (arts. 12, 19, 20, 29 –inc. 3°-, 40, 41, 45, 55, 174 –inc. 5° y último párrafo- en función del 173 -inc. 7°- y 196 –primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

XVII.- CONDENAR a RICARDO RAÚL JAIME a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PERPETUA, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (arts. 12, 19, 20, 29 –inc. 3°-, 40, 41, 45, y 174 –inc. 5° y último párrafo- en función del 173 -inc. 7°- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

XVIII.- ABSOLVER a RICARDO RAÚL JAIME en orden al hecho restante por el que mediare acusación a su respecto.

⁷ XIX.- CONDENAR a RICARDO RAÚL JAIME a la PENA ÚNICA de SEIS (6) AÑOS DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PERPETUA, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, comprensiva de la impuesta en el punto XVII y de la PENA ÚNICA de UN (1) AÑO Y SEIS (6) MESES DE PRISIÓN EN SUSPENSO e INHABILITACIÓN PARA EJERCER LA FUNCIÓN PÚBLICA POR DOS (2) AÑOS que le fuera aplicada el pasado 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10 en la causa nro. CFP 2160/2009, comprensiva a su vez de la sanción de un año y dos meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación para ejercer la función pública por dos años que se le impusiera en esa misma fecha en las actuaciones de referencia en orden al delito de aceptación de dádivas y de, a su vez, aquella pena de seis meses de prisión en suspenso y costas impuesta por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, en fecha 10 de septiembre de 2013 en el marco de la causa nro. J-1/11 por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa (art. 58 del Código Penal).



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

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

En esa instancia de la causa N° 2127/2186, se juzgaron 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.; integrantes del Directorio de la firma vinculada COMETRANS S.A. y los ex Secretarios de Transporte, del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, Juan Pablo SCHIAVI y Ricardo Raúl JAIME, en la producción del fatal siniestro ferroviario ocurrido en la mañana el día 22 de febrero del año 2012, a las 08:30 hs.

Aquel día, la formación identificada como “chapa 16”, circulando bajo el servicio nro. 3772 y conducida por Marcos Antonio CÓRDOBA, impactó contra el paragolpes ubicado en la cabecera del andén nro. 2, de la estación “Once de Septiembre” de la LÍNEA SARMIENTO, que por ese entonces explotaba la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A., produciendo el acaballamiento de los vagones y causando el aplastamiento del pasaje, que en condiciones dramáticas de hacinamiento se trasladaba, y la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer; como así también lesiones de diversa índole a un total de setecientos ochenta y nueve (789) usuarios del servicio ferroviario mencionado.

Sin embargo, luego de la completa investigación judicial y el extenso debate oral y público celebrado en aquellas actuaciones se ha revelado que, ni el choque ni las graves consecuencias que este 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 responde también a una diversidad y conjunción de factores.

Entre esos factores se encontraron las conductas reprochadas a SCHIAVI y JAIME y las que también deberán serle imputadas a Julio Miguel DE VIDO y Jorge Gustavo SIMEONOFF.

IV.- HECHOS ACTUALMENTE RELEVANTES:

Ahora bien, 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 investigación y determinación de la participación y la responsabilidad de otros funcionarios públicos, que hasta ahora permanecieron al margen del proceso.

En especial, de quienes claramente fueron los responsables políticos y que con pleno conocimiento el estado de situación ferroviaria en general, 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 que permitió aquel fatídico resultado.

a. Testimonios ordenados por el TOF N° 2:

Así pues, en lo que aquí concierne, el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, 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; JORGE GUSTAVO



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

SIMEONOFF, Secretario Ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN-⁸.

En el punto dispositivo XLV también se ordenó remitir testimonios a la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de esta ciudad, para que se sortee el juzgado que deberá investigar la posible comisión de un delito de acción pública en el marco del otorgamiento de la concesión a las empresas TRENES DE BUENOS AIRES SA Y COMETRANS SA de los servicios ferroviarios conocidos como “Tren Misionero” o “El Gran Capitán” y el “Tren Binacional” o “Tren de los Pueblos Libres”.

Finalmente en el punto dispositivo se dispuso la extracción de testimonios para ser remitidos al Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 2 para que sean acumulados a la causa nro. 4973/2010 por encontrarse íntimamente vinculados con el objeto procesal de aquella investigación, en particular con las irregularidades que se habrían producido en torno al otorgamiento y destino de los subsidios entregados por el Estado Nacional a la firma Trenes de Buenos Aires SA.

b. Objeto procesal:

Debemos dejar sentado que, luego de la intervención que le cupo a la Sala II de la CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CRIMINAL Y CORRECCIONAL FEDERAL, de fecha 11 de enero de 2013⁹ 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

⁸ El punto dispositivo N° XLIII del veredicto ordenaba también la extracción de testimonios para remitirlos al Sr. Juez instructor a los fines que se investigue la posible responsabilidad penal en los hechos aquí juzgados por parte de JULIO CÉSAR PASTINE (perito de parte de TBA), ERNESTO IANNI (Jefe de Control de Circulación de trenes en Base Castelar de TBA) y SILVIA EMILSE LÓPEZ (quien sería apoderada de TBA).

⁹ CNACCF, Sala II, Causa N° 32.584 “CIRIGLIANO, Sergio Claudio y otros s/ procesamiento”, Reg. n° 35.595.

esos factores fueron individuales (por ejemplo, la negligencia en la conducción), pero otros factores fueron de responsabilidad colectiva o pluri-individual. Estos últimos, los que hicieron posible el deplorable estado de mantenimiento y de las condiciones de seguridad necesarias para producir tamaño resultado.

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 definitiva lo que a esta nueva instancia le corresponde es evaluar la posible responsabilidad penal que le pueda caber 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 facilitado las condiciones necesarias para la producción del accidente ferroviario en la estación Once, del 22 de febrero de 2012.

Ello, por cuanto se demostró que el hecho tuvo lugar, entre otras cosas, por la falta de mantenimiento y conservación de los bienes dados en concesión. A su vez, que el estado deficiente en el que se encontraban las formaciones del ferrocarril Sarmiento, se generó merced a la administración infiel de los bienes y fondos públicos transferidos por el Estado Nacional para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

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

V.- REPROCHE PENAL CONTRA JULIO MIGUEL DE VIDO Y JORGE GUSTAVO SIMEONOFF:

La OFICINA ANTICORRUPCIÓN comparte plenamente el criterio esgrimido por el representante del MINISTERIO PÚBLICO FISCAL durante la etapa del juicio oral, Dr. Fernando ARRIGO y por la querella unificada nro. 3, representada por los Dres. MENGHINI y LEIVA y la querella nro. 4, representada por los Dres. ANZOÁTEGUI y GIGANTI y lo finalmente resuelto por el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, respecto a la necesidad de determinar en estas actuaciones la posible participación y responsabilidad penal en estos sucesos del ex Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Arquitecto Julio Miguel DE VIDO y del Secretario Ejecutivo de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, Gustavo SIMEONOFF.

En función de ello, en esta oportunidad acompañamos y nos hacemos eco de la decisión adoptada por V.S., de citar inmediatamente para escuchar en los términos del art. 294 del CPPN, las declaraciones de los nombrados DE VIDO y SIMEONOFF.

a. Respecto a Julio Miguel DE VIDO:

Es sabido que Julio Miguel DE VIDO, entre los años 2003 a 2015 se desempeñó como Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio¹⁰; esto es, durante la totalidad del lapso en que tuvieron lugar las maniobras que determinaron la comisión de los hechos juzgados por el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2.

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

¹⁰ Cartera continuadora del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN –ver Decreto Nro. 27/2003-.

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), circunstancia 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 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.

Al ser el titular del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, jefe político de JAIME y SCHIAVI, consideramos que Julio Miguel DE VIDO fue la máxima autoridad en la materia bajo juzgamiento. Es por ello que entendemos que al ex ministro le correspondería un reproche penal análogo al que recibieron los funcionarios públicos de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE que de él dependían.

En esos términos, 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;



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

- Evitar toda posibilidad de adoptar medidas para revertir la situación del estado de mantenimiento del material rodante.

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.

1. Capacidad de acción:

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. La SECRETARÍA DE TRANSPORTE, dependiente del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS tenía una incidencia directa en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en materia de transporte. En función de ello, se asimiló a ese organismo dependiente del Ministro de Planificación como el “*brazo ejecutor*” de la autoridad de aplicación. Aunque ese rol no le quitaba responsabilidades a su superior jerárquico inmediato –el Ministro-.

Se ha visto a lo largo del juicio oral celebrado 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.

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.



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

2. Falta de realización de la acción requerida:

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.

3. Plan de cobertura al Ministro:

En este contexto el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, consideró que *“la conducta -inactiva en algunos casos y pasiva en otros- que caracterizó el actuar de la UNIREN, la SECRETARÍA DE*

TRANSPORTE y de las propias dependencias del Ministerio a su cargo, suponen cierta vinculación de Julio Miguel DE VIDO con algunos de los individuos aquí imputados, para la concreción de las maniobras ilícitas que ampliamente explicamos”.

Entendemos pues que realmente existió un verdadero plan, urdido para darle una cobertura meramente formal la 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 política 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 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,



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

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.

4. Conocimiento del estado de mantenimiento y calidades del servicio brindado por la empresa concesionaria:

En esta instancia consideramos 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.

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)*”.

Además de ello existen indicios concretos sobre el conocimiento que tenía DE VIDO, como por ejemplo la intervención que le cupo al MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS en los expedientes iniciados por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, en los términos de la resolución nro. 1770/08, que fijó numerosas multas a la empresa concesionaria.

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



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

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 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...”.

5. Imputabilidad objetiva del resultado y violación a la posición de garante:

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 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. Situación que como antes sostuvimos es también atribuible al Julio Miguel DE VIDO.

Sobre este punto compartimos 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*



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

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)”.

b. Respetto a Jorge Gustavo SIMEONOFF:

Creemos que 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 Arq. 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 reflejo 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*



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

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”.

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.

VI.- MARCO GENÉRICO EN EL QUE SE PRODUCE LA IMPUTACIÓN:

La acusación que se formuló a los funcionarios públicos en la causa por el accidente en la estación de Once, estuvo enfocada en las acciones u omisiones que permitieron las condiciones de 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 para la producción del accidente.

a. Imputación a los agentes privados:

En esos términos en los fundamentos del fallo condenatorio presentados por el TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2, se ha acreditado con el grado de certeza apodíctica que esa instancia procesal requería, 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*



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

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”.*

b. Imputación a los funcionarios públicos:

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 importante responsabilidad que le cupo a los ex 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”.*

c. Separación de causas:

Ahora bien, sin perjuicio de que también presente una seria afectación a bienes jurídicos tutelados por el ordenamiento penal, tanto el fallo de la Sala II de la CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CRIMINAL Y CORRECCIONAL FEDERAL arriba citado, como el de la Sala I de ese mismo órgano judicial (buscar cita) decidieron la escisión la investigación del hecho ocurrido el 22 de febrero de 2012, de aquella orientada a investigar la



Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción

entrega de subsidios a las empresas concesionarias del servicio de transporte público de pasajeros, que el Estado Nacional hizo durante el transcurso de los años y el destino que TRENES DE BUENOS AIRES S.A. y los otros concesionarios dieron a los fondos públicos que les entregó el Estado Nacional para cumplir con los objetivos previstos en los contratos de Concesión.

Esta parte de la investigación quedó definitivamente radicada en el JUZGADO NACIONAL EN LO CRIMINAL Y CORRECCIONAL FEDERAL nro. 2 para que sean acumulados a la causa nro. 4973/2010 que allí tramita.

En ese sentido en el fallo del 11 de enero de 2013, expresamente se consignó que *“a partir de lo resuelto por la Sala Primera de esta Alzada en el marco del incidente n° 47.781, el aspecto de la pesquisa vinculado al destino que Trenes de Buenos Aires S.A. diera a los fondos entregados por el Estado Nacional en razón del Contrato de Concesión celebrado, no formará parte de este decisorio, pues la profundización de tales sucesos ha sido recientemente atribuida al magistrado a cargo del Juzgado n° 2 de este fuero, que se encontraba ya interviniendo en el expediente n° 4973/10, cuyo objeto procesal abarca al conjunto de irregularidades que pudieron haberse verificado en la entrega de subsidios por parte del Estado Nacional a las empresas concesionarias de los servicios públicos”*.

Con un ánimo evidentemente práctico que permitió el avance del juzgamiento del 22 de febrero de 2012, se agregó que *“Fue en razón del amplio marco pesquisativo de aquel sumario, que dicho Tribunal razonablemente consideró perjudicial la fusión de ambos sustratos materiales en el seno de esta causa -cuya génesis procesal se produjo el 22 de febrero de 2012-, por cuanto ello “...atentaría contra los elevados valores que procuraron tutelarse...”, sopesando por un lado la necesidad de evitar demoras u obstaculizar el progreso de la presente causa -que se encuentra en un estadio procesal más avanzado y, por otro, el hecho de que es en dicha sede donde se encuentra planteado un escenario propicio para el desarrollo de la investigación más precisa y extensa que deriva naturalmente de la determinación de*

supuestas irregularidades financieras que, por igual, involucrarían a las empresas ferroviarias denunciadas como a los funcionarios públicos del área”.

VI.- RESERVA DE RECURRIR:

En caso de que V.S. no haga lugar a lo que aquí solicitamos, hacemos expresa reserva del caso federal para recurrir ante las instancias superiores en procura de una revisión definitiva de lo que se resuelva.

VII.- PETITORIO:

Concluyendo con el argumento de la OFICINA ANTICORRUPCIÓN y en virtud de las razones expuestas, respetuosamente solicitamos a V.S. que:

I.- **TENGA** a la OFICINA ANTICORRUPCIÓN, por constituida como **PARTE QUERELLANTE** en la **Causa N° 1710/2012**, caratulada “CORDOBA, Marcos Antonio y otros s/ administración fraudulenta y estrago culposo”, del registro de la Secretaría 21, del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11, a vuestro cargo;

II.- **TENGA** por **CONSTITUIDO** el domicilio legal de de esta querella, en la sede de la OFICINA ANTICORRUPCIÓN sita en la calle Tucumán 394, cuarto piso, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

III.- **AUTORICE** como **REPRESENTANTES** de la querella, a los Dres. Arturo Adolfo GUTIERREZ y Lucas TRIGO, coordinador de investigaciones e Investigador Principal, respectivamente, quienes indistintamente, en forma individual o conjunta, podrán ejercer la representación de este organismo en la querella, pudiendo tomar vista de las actuaciones, requerir y participar de las medidas jurisdiccionales cuando lo



*Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Oficina Anticorrupción*

consideren necesario; ello, de conformidad con lo establecido en los arts. 18, 19 y 20 del Reglamento Interno de la Dirección de Investigaciones (Anexo I, de la Resolución del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos N° 1316/2008) sin perjuicio de la intervención que nos corresponde como Secretaria de Ética, Transparencia y Lucha contra la Corrupción y Directora de Investigaciones. Solicitamos además se autorice a tomar vista y a extraer fotocopias de las actuaciones a Luis Fernando Arocena y a Hernán Gerber

IV.- **TENGA PRESENTE** la reserva del caso federal.

Proveer de conformidad que,

Será Justicia.